4/2020 Juni € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 14,20; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 116

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte



WEBER UND DIE TIRPITZ
Das tragische Schicksal des letzten Kommandanten

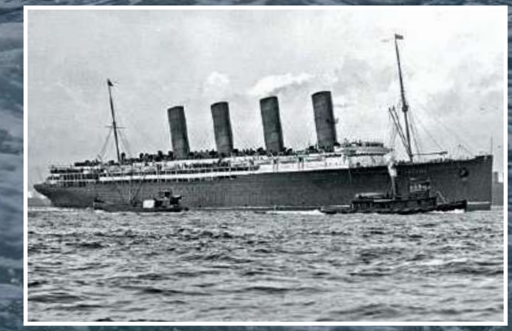


DAS BOOT Klasse 212 A

Bestes konventionelles U-Boot der Welt



Legende: Die deutschen Flying-P-Liner revolutionieren die See



Lusitania 1915: Folgenreichster U-Bootangriff des Krieges



Samuel Pepys: Dieser Mann schuf die moderne Royal Navy

Liebe Leserinnen und Leser,

vor genau 50 Jahren verkündete das sowjetische Verteidigungsministerium den Beginn des Flottenmanövers „Okean 1970". Statt „Okean" (Ozean) hätte es durchaus die Bezeichnung „Orkan" verdient, denn diese Übung löste im westlichen Bündnis einen wahren Sturm aus. Ein Sturm der Empörung, Wut über die eigenen Unzulänglichkeiten, aber auch Ungläubigkeit und Staunen fegten durch Pentagon und die NATO-Stäbe, die nicht wahrhaben wollten, was sie hörten und sahen. Ihre eigene maritime Strategie drohte zu scheitern, die in erster Linie auf U-Boote und Flugzeugträger setzte.

Was die Sowjets veranstalteten, war eine Demonstration der Stärke mit im Kern herkömmlichen Flotteneinheiten im Atlantik und im Pazifik. Und dies zu einem Zeitpunkt, als sie bereits im Indischen Ozean, im Japanischen Meer und in der Karibik präsent waren! Die sowjetischen Seestreitkräfte unter dem Oberbefehl von Flottenadmiral Sergej Gorschkow zeigten im überzeugenden Zusammenspiel aller Komponenten vor allem ihre globale Reichweite. „Okean 1970" begann mit dem Einsatz eines Versorgungskonvois und von Kampfverbänden, die aus dem Nordmeer in das Europäische Nordmeer einliefen; zugleich übten Einheiten in der Ostsee vor Südnorwegen und dann im Mittelmeer. Der Höhepunkt kam, als Schiffe der Nordmeer- und der Baltischen Flotte sowie der verstärkte Mittelmeer-Verband sich zu einem gemeinsamen Manöver im Nordatlantik vereinigten, während Mittel- und Langstreckenbomber das Gebiet überflogen.

Strategische Schwerpunkte waren fiktive Angriffe gegen feindliche U-Boote und Flugzeugträger, Unterbrechen der feindlichen Verbindungswege, Landeoperationen sowie Sichern des eigenen Flottenbereichs. Die parallel stattfindenden Feiern zu Lenins 100. Geburtstag hätten nicht schöner ausfallen können als mit dieser Bestätigung maritimer Fähigkeiten, Operationen im weltweiten Maßstab koordinieren und führen zu können. Dazu genügte nach sowjetischen Angaben eine einzige zentrale Leitstelle in der Nähe von Moskau.

Dies war zweifellos das Werk ihres Oberbefehlshabers Gorschkow, der die „Rote Flotte" in jahrelanger ebenso ehrgeiziger wie hartnäckiger Arbeit von einer Küstenverteidigungs- zu einer global tätigen, sowohl konventionellen als auch atomaren Flotte umorganisiert hatte. Entsprechend groß waren der Respekt im Ausland und seine Wertschätzung in der Heimat: „Vater der sowjetischen Hochseeflotte", „Vater der sowjetischen Atom-U-Boote", „Sowjetischer Mahan". Aber seine großen Pläne hatten viel Geld gekostet und würden weiterhin Unsummen verschlingen, während sich der Zusammenbruch der Sowjetunion bereits abzeichnete.

Als das Verteidigungsbudget bei 40 Prozent des Gesamthaushaltes lag und die gesamte sowjetische Wirtschaft Schlagseite bekam, zog der neue Staats- und Parteichef Michail Gorbatschow die Notbremse. Er entließ den (auch allzu mächtigen) studierten Physiker und Mathematiker, womit die weltweit vorgetragenen Ambitionen der sowjetischen Marine ein Ende fanden. Aber etwas ist noch geblieben von den globalen Flottenträumen der ehemaligen Sowjetunion: die Mehrzweckkampfschiffe der *Admiral-Gorschkow*-Klasse.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr





Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur



Mit 200 Einheiten, darunter auch U-Booten, zogen die Sowjets im Frühjahr 1970 einen maritimen Ring um den Globus – eine Demonstration purer Stärke

Foto: picture-alliance/dpa

INHALT



MEILENSTEIN: Außenluft-unabhängig, kampfstark, robust – so präsentieren sich die deutschen U-Boote; hier läuft U 31 eine hohe Überwasserfahrtstufe

Foto: tkMS


SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

Der Kampf um die *Flying Enterprise*

Dreizehn Tage im Orkan

Kapitän Carlsen gibt nicht auf   Von Peter H. Block

Der historische Hintergrund

S. 28


PERSÖNLICHKEITEN

Orakel der Royal Navy: Samuel Pepys

Mit allen Wassern gewaschen

S. 36

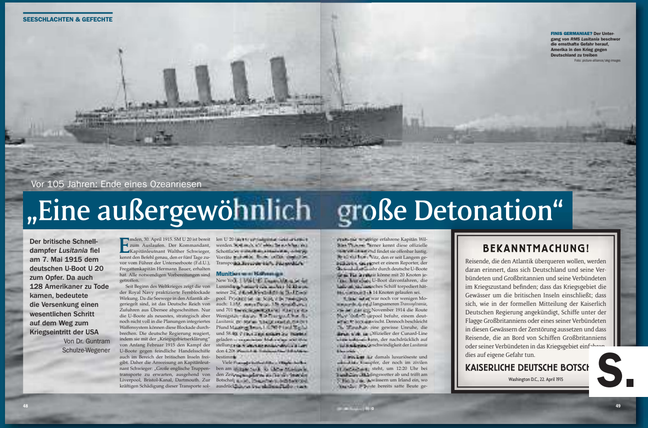

FILM

Maritimer Aufstand: *Rebellion* alias *H.M.S. Defiant*

Im Schatten der *Bounty*

Swashbuckler – das bedeutet so viel wie Säbelrassler und Haudegen, aber auch Schaumschläger und Angeber. Selten war ein Filmgenre treffender bezeichnet. *Rebellion*, auch als *H.M.S. Defiant* unterwegs, bietet fast alles, was dazugehört   Von Stefan Bartmann

S. 42


SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

Vor 105 Jahren: Ende eines Ozeanriesen

„Eine außergewöhnlich große Detonation"

BEKANNTMACHUNG!

KAISERLICHE DEUTSCHE BOTSCHAFT

S. 48

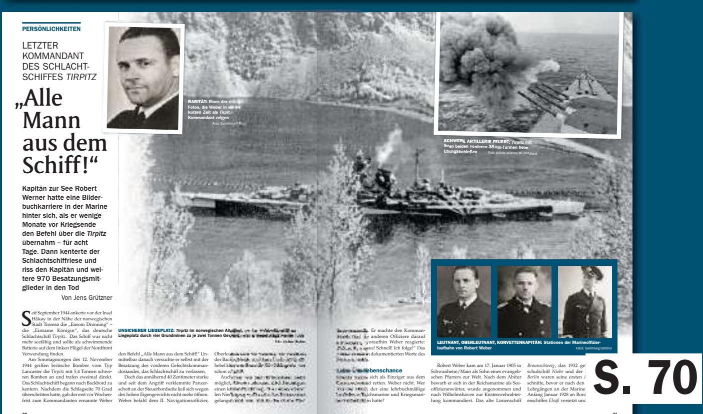

FASZINATION SCHIFF

Die legendären Flying P-Liner

Besungen und bestaunt

Wegen ihrer Verbindung von Geschwindigkeit und Sicherheit genossen die P-Liner der Reederei Ferdinand Laeisz einen hervorragenden Ruf. Die russische *Kruzenshtern*, Ex-*Padua*, ist als einzige dieser stolzen Barken noch aktiv   Von Ingo Thiel

S. 54


PERSÖNLICHKEITEN

LETZTER KOMMANDANT DES SCHLACHTSCHIFFES *TIRPITZ*

„Alle Mann aus dem Schiff!"

Kapitän zur See Robert Werner hatte eine Bilderbuchkarriere in der Marine hinter sich, als er wenige Monate vor Kriegsende den Befehl über die *Tirpitz* übernahm – für acht Tage. Dann kenterte der Schlachtschiffriese und riss den Kapitän und weitere 970 Besatzungsmitglieder in den Tod   Von Jens Grützner

S. 70

Titelbild: U 36 in der Kieler Förde

Titelfotos: Sammlung Karr, Archiv *Schiff Classic*, Sammlung Grützner, picture-alliance/dieKLEINERT.de/Enno Kleinert, picture-alliance/akg-images (2), picture-alliance/Topfoto



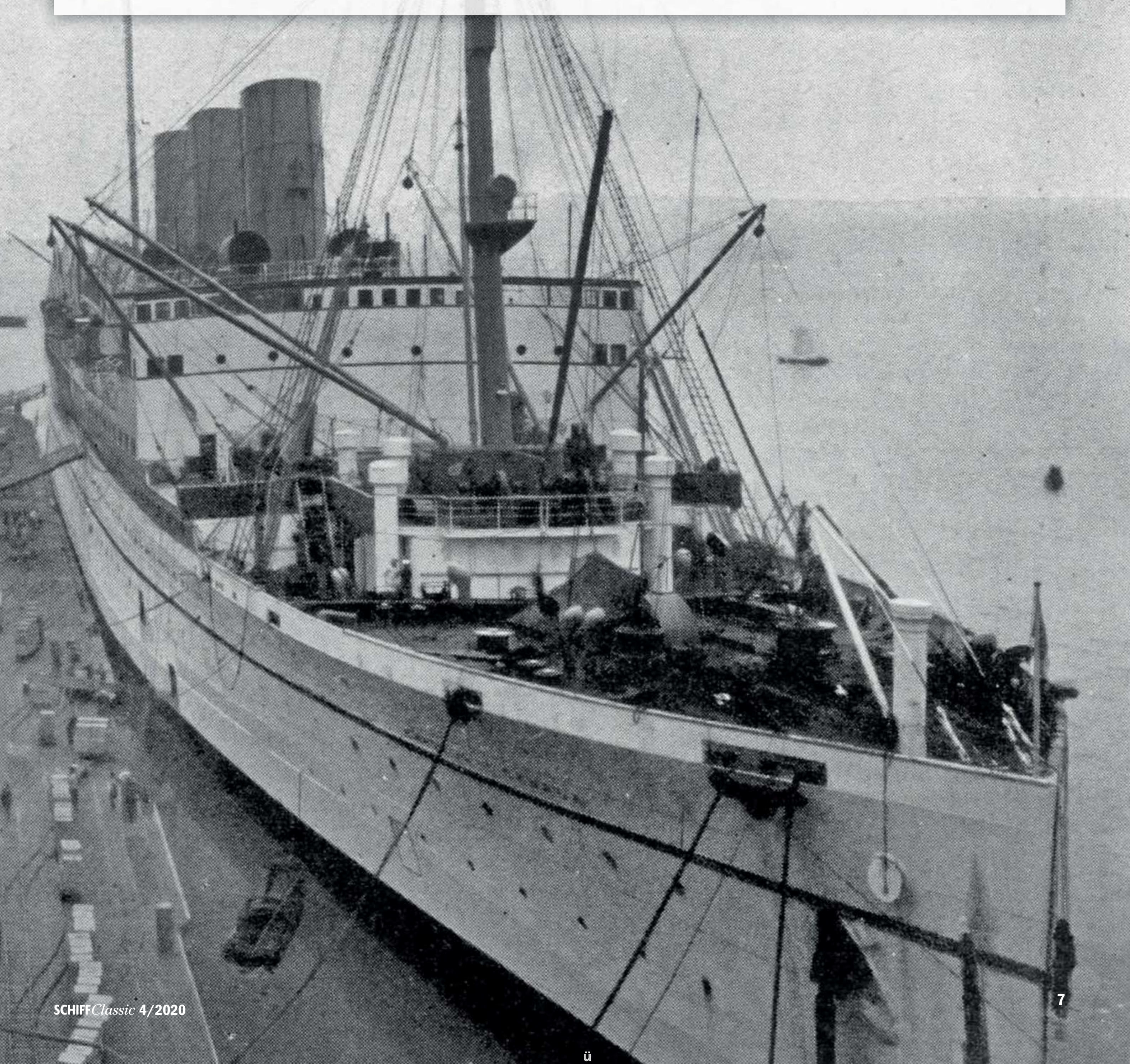
Während *Empress of Australia* (links) den Zweiten Weltkrieg überstand, wurde *Empress of Canada* 1943 von dem italienischen U-Boot *Leonardo da Vinci* versenkt

Foto: Interfoto/Mary Evans/The Russel Butcher Collection

Ex-*Admiral von Tirpitz*

Zwei Dampfer mit Geschichte im Hafen von Hongkong

Das Foto zeigt die beiden Ozeandampfer *Empress of Australia* (links) und *Empress of Canada*. Beide befuhren für die Reederei Canadian Pacific Steamship Company die Pazifikroute und dienten zu Beginn des Zweiten Weltkrieges als Truppentransporter. Was wenig bekannt ist: Die *Empress of Australia* war 1913 auf der AG Vulcan bei Stettin als *Admiral von Tirpitz* vom Stapel gelaufen und ein Jahr darauf in *Tirpitz* eingekürzt worden. Kaiser Wilhelm II. wollte das Dampfturbinenschiff zur kaiserlichen Yacht ausbauen lassen, doch wegen des Krieges wurde aus den Plänen nichts. Nach 1918 zunächst Kriegsreparation, fuhr Ex-*Tirpitz* ab 1921 unter dem Namen *Empress of China* für die genannte kanadische Reederei und nach Umbauten unter dem Namen *Empress of Australia*. Das Schiff überstand ein Erdbeben in Yokohama (1923), eine Kollision im Mittelmeer (1943) und weitere Einsätze als Nachkriegs-Truppentransporter, bis man es 1952 verschrottete. *AK*



Serie Deutsche Schiffe

Siegfried-Klasse

Küstenpanzerschiffe für die Nordsee

Vor dem Regierungsantritt Kaiser Wilhelms II. 1888 besaß der Bau von Panzerschiffen im Deutschen Kaiserreich keine Priorität, weil die Hauptausrichtung auf eine Küstenmarine kleinere Kriegsschiffe erforderte. So ging neben der *Sachsen*-Klasse 1875 bis 1883 lediglich die *Oldenburg* in Bau (1883–1886), die der Volksmund ihrer speziellen Form wegen „Bügeleisen" nannte. Unter Wilhelm II. mit seinem Wunsch nach Schiffen, die im In- und Ausland Dienst leisten konnten, bewilligte 1889 der Reichstag als Ersatzbauten für *Kronprinz, Friedrich Carl, König Wilhelm, Großer Kurfürst* und *Hansa* die Panzerschiffe der *Siegfried*-Klasse. Sie sollten zum einen Küstenverteidigung leisten und zum anderen über so viel Seefähigkeit verfügen, um auch bei einer Seeschlacht mithalten zu können. Die ersten sechs Schiffe entstanden zwischen 1888 und 1894 in Kiel, Bremen und Wilhelmshaven und hießen *Siegfried*, *Beowulf*, *Frithjof*, *Heimdall*, *Hildebrand* und *Hagen*. Bei der Namensgebung sind die Anleihen in der deutschen Sagenwelt unschwer auszumachen. 1893 und 1996 folgten *Odin* und *Ägir*. Weil die Bordwände eingezogen waren, erhielten sie sehr zum Verdruss des Kaisers die für Panzerschiffe wenig schmeichelhaften Spitznamen „Meerschweinchen" oder „Meerweibchen". Sie wurden 1916/17 aus der Front zurückgezogen und dienten noch als Wohnschiffe. *AK*



Die Hauptarmierung der *Siegfried*-Klasse bestand aus drei 24-cm-Ringkanonen (zwei vorn, eine achtern), die Besatzung aus zwei Offizieren und 256 Mann

Foto: picture-alliance/akg-images

Aus der Kombüse

Heute: Kartoffelsuppe à la Fleury

Im Jahr 1522 gelang dem französischen Seeoffizier Jean Fleury ein ganz besonderer Fang, als er mit fünf Schiffen zwei Galeonen des Mexiko-Eroberers Hernán Cortés kaperte. Beim Entladen in Dieppe fielen den Franzosen nicht nur kostbare Stücke aus dem Kronschatz Montezumas in die Hände, sondern auch ein paar Säcke Kartoffeln. Fleury ließ an Bord der *La Penseé* ein Bankett ausrichten, das aus 42 Gängen verschiedenster Gerichte mit den schmackhaften Erdknollen bestanden haben soll: mit Schale oder ohne, gebraten, gekocht, geschnitten, gehackt, gestampft, püriert – und als Suppe, die das Menü vermutlich eröffnete. Kartoffeln, Sellerie, Karotten, Lorbeerblatt, Pfeffer, Kardamom und Salz in der Brühe 25 Minuten kochen und anschließend durch ein Sieb streichen. Zwiebeln und Speck in Butter anbraten, mit der Sahne in die Suppe einrühren und mit Petersilie bestreuen. Dazu ein Glas halbtrockenen Cidre. Guten Appetit! *GSW*



Zutaten (für 4 Personen)

350 g Kartoffeln (mehligkochend, geschält, in kleinen Stücken)
100 g Sellerie (klein geschnitten)
100 g Karotten (aromatische Snackmöhrchen, klein geschnitten)
1 Lorbeerblatt
5 Pfefferkörner
5 Kardamomkörner (gemahlen)
1 l Fleisch- oder Gemüsebrühe
4 Zwiebeln (fein gehackt)
1 EL Butter
1/8 l süße Sahne
100 g durchwachsener Speck (gewürfelt)
3 TL Petersilie (fein gehackt)
Salz

Mit Croutons peppen Sie Ihre Kartoffelsuppe noch etwas auf

Foto: picture-alliance/Westend61

5.000 Jahre Seefahrt

Das Tor zur Welt

Hamburgs Hafen

Jeder Hamburger kennt das Datum 1189 – oder besser: sollte es kennen. Denn Kaiser Friedrich Barbarossa verlieh in jenem Jahr einen Freibrief für den Elbhafen. Bis dahin nur ein unbedeutender Ort an den Flüssen Bille und Alster, entwickelte sich dort in der Folgezeit einer der bedeutendsten Ankerplätze Kontinentaleuropas. Trotz gewaltiger Konkurrenz des dänischen, später preußischen Altona wuchs der Hafen weiter, auch dank der festen Verankerung im Hansebund. Und mit dem Hafen wuchs die Stadt: Um 1800 waren Hamburg und Berlin die einzigen deutschen Metropolen mit mehr als 100.000 Einwohnern. Einbußen musste die florierende Wirtschaft erst im Zuge der Bismarck'schen Schutzzollpolitik hinnehmen, lediglich 16 Quadratkilometer blieben Hamburg als zollfreiem Handelsplatz. Speicherstadt, Landungsbrücken, Elbbrücken erweiterten die Hafenanlagen, die nicht nur den Warenumschlag ermöglichten, sondern auch wichtigstes Absprungbrett für Auswanderer aus Mittel- und Osteuropa waren. Reeder-König Albert Ballin machte mit ihnen ein Millionengeschäft. Nach einem gewaltigen Rückschlag infolge der Choleraepidemie Anfang der 1890er-Jahre (Grund waren die katastrophalen hygienischen Verhältnisse in der pulsierenden Hafengegend) besserte sich die Infrastruktur. Nach New York und London stieg Hamburg 1913 zum drittgrößten Hafen der Welt auf. *GSW*

Foto: picture-alliance/akg-images



Viel Verkehr im Hamburger Hafen um 1900



Die Nationalversammlung reagierte und gab 1848 den Anstoß zur Gründung einer deutschen Flotte

Foto: picture-alliance/akg-images

» „Denn was ist Deutschland ohne Flotte? Ein armer, alter, schwacher Mann, den Dänemark mit zwanzig Schiffen verderben, hungern lassen kann“

Vers in der *Halleschen Zeitung*, Frühjahr 1848

Hätten Sie's gewusst?

Vor 650 Jahren, am 24. Mai 1370, beschlossen die Hanse und Dänemark den Frieden von Stralsund. Die Hanse sicherte sich dadurch die Vorherrschaft im Norden.

Der englische Seefahrer Davis (1550–1605) war der erste Neuentdecker Grönlands, das er „Land of Desolation“ nannte.

Am 8. Mai 1820 wurde der fast 300 Jahre zuvor erhobene Elsflether Zoll für die Weserschifffahrt aufgehoben.

Im „Great Tea Race“ gelangten 1866 die drei Teeklipper *Ariel*, *Taiping* und *Serica* in 98 Tagen von der chinesischen Hafenstadt Futschou nach London.

Bei Marineluftschiffen im Ersten Weltkrieg bestanden die einzelnen Zeppelingaskammern aus bis zu 50.000 aneinandergeklebten Rinderblinddärmen.



Der unterlegene dänische König Waldemar IV. (links) muss 1370 den Bedingungen der Hansestädte zustimmen

Foto: picture-alliance/akg-images

Die *Dresden* auf Reede in Tsingtau 1959 (Gemälde von Marinemaler Olaf Rahardt, 2002)

Als jetziges Museumsschiff in Rostock-Schmarl 2020

Aktuell

Dresden feiert

Ein DDR-Frachter mit besonderer Geschichte

Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte die 1949 gegründete DDR erhebliche wirtschaftliche Probleme. Anders als in der Bundesrepublik, die ein stetes Wachtum zu verzeichnen hatte, musste die Ostzone unter anderem lange unter den Reparationsleistungen für die Sowjetunion leiden. Eine der wichtigsten Stützen zur Entwicklung der Nachkriegswirtschaft in der DDR bestand in einer Handelsflotte und dadurch möglichen weltweiten Handelsbeziehungen.

Das anfänglich zur Verfügung stehende Schiffsmaterial war allerdings bestenfalls für den Warenaustausch in der Küstenschifffahrt tauglich. Erst mit dem Zulauf der Typ-IV-Frachter ab 1957 kam die Hochseeschifffahrt in Gang. Nach dem Typschiff *MS Frieden* folgten elf weitere Neubauten (Warnow-Werft in Warnemünde) für die Deutsche Seereederei Rostock. Die *Freundschaft* unternahm die erste Fernreise eines DDR-Schiffes. Als nach 41 Reisetagen, am 8. Februar 1958, die Leinen in Shanghai an die Pier gingen, wurde der Frachter bejubelt empfangen. Zehn Tage später lief das Schiff in Tsingtau ein, vier Tage später in Tianjin. Damit war der Liniendienst nach Ostasien eröffnet. Auf gleicher Route lief am 17. Januar 1959 ein Schiff der DDR erstmals einen westdeutschen Hafen an. Geführt von Kapitän Herbert Schickedanz, lud die *Dresden* in Bremen 778 Tonnen Stahlrohre. „Erstes Seeschiff aus der Sowjetzone“ titelten dazu am 13. Januar 1959 die *Bremer Nachrichten*. Am 20. Januar setzte die *Dresden* ihre Reise nach China fort.

Zehn Jahre später wurde das Schiff außer Dienst gestellt. Seit Juni 1970 liegt es, zwischenzeitlich in *Traditionsschiff Typ Frieden* umbenannt, in Rostock-Schmarl und beherbergt ein Schifffahrts- und Schiffbaumuseum mit mehr als 12.000 Exponaten. In den einstigen Laderäumen findet sich neben originalem Gerät eine Vielzahl sehenswerter Modelle von Schiffen und Hafenanlagen. Außerdem ist die Originaltechnik der *Dresden* zu besichtigen: Maschinen, Brücke und Unterkünfte geben einen authentischen Einblick in das Leben an Bord eines Frachters der 1960er-Jahre.

Seit dem Juni 2013 prangt nun auch der ursprüngliche Name *Dresden* wieder am Bug. Am 13. Juni 2020 steht das 50-jährige Jubiläum an. Für diese Feier werden die Museumsmitarbeiter von engagierten Seefahrtsbegeisterten und ehemaligen Besatzungsmitgliedern im Verein Seeleute-Rostock unterstützt. *Olaf Rahardt*

Fotos: Olaf Rahardt

5.000 Jahre Seefahrt

Märchen? Von wegen!


Sindbads Abenteuer haben einen wahren Kern: Sie sind angeregt von Erzählungen arabischer Seefahrer

Das historische Vorbild von *Sindbad, dem Seefahrer*

So, wie im Mittelalter Venedig den Mittelmeerhandel beherrschte und die Hanse den Verkehr im Nord- und Ostseeraum kontrollierte, nutzten die Araber den mit seinen Monsunwinden günstigen Indischen Ozean als Drehscheibe für den gesamten Orienthandel. Vermutlich sind es die Phönizier in der Antike gewesen, die, aus dem Roten Meer und dem Persischen Golf kommend, Indien wirtschaftlich für sich entdeckten. Exotische Gewürze, Edelsteine, Stoffe waren die Favoriten, mit denen erst die Phönizier und dann Griechen und Römer einen florierenden Handel trieben. Den Arabern ging es um Gold, Elfenbein und Sklaven. Ausgangspunkt für ihre Fahrten nach Indien waren ostafrikanische Häfen, wo sie im Überfluss fanden, was sie suchten. Das Märchen *Sindbad, der Seefahrer* schildert die von den Arabern befahrene Route und die Umstände sehr anschaulich – bis hin zu den Monsunwinden, die Sindbads Schiff auf den Indischen Ozean hinaustragen, um in die Zauberwelt Indien zu gelangen. Ein verheerender Sturm vereitelt das Vorhaben zwar, aber der Held der Erzählung kann sich in ein Boot retten und wird später von einem anderen Schiff aufgenommen. Irgendwann kommt er tatsächlich an der Südspitze Indiens an – wie seine Landsleute, die im wirklichen Leben von dort aus die Küste Ceylons aufsteigen sahen. *GSW*

Foto: SZ-Photo/United Archives/IFA Film

Filmtipp

Unter Wölfen

Seekriegsdrama mit Tom Hanks

Tom Hanks steckt wieder in Uniform! Die Rede ist vom Seekriegsfilm *Greyhound*, der in unbestimmter Zukunft in den Kinos erscheinen soll. Gut zwei Jahrzehnte nach Hanks bewegendem Auftritt als Captain Miller in *Saving Private Ryan* (1998) sehen wir ihn wieder in aufregender Mission – als Commander Ernest Krause, einen kultivierten Mann mittleren Alters, der 1942 einen alliierten Konvoi nach England führen soll. Unterwegs warten deutsche U-Boote, die berühmt-berüchtigten „Wolfsrudel“, auf Beute … Dies ist die Ausgangslage von *Greyhound*, zu dem der Star Tom Hanks auch das Drehbuch geliefert hat. Der Trailer verspricht computergenerierte Bilder, dazu viel Lärm und Action. Wie schlägt sich der Film? *Schiff Classic* wird ihn beim Bundesstart genau unter die Lupe nehmen. *SB*



Wegen des Coronavirus auf unbestimmte Zeit verschoben: der Marinekracher *Greyhound* mit Tom Hanks

Foto: picture-alliance/Everett Collection

Briefe an die Redaktion

Irrfahrt der St. Louis, Schiff Classic 2-2020

Mit großem Interesse habe ich Ihren Artikel gelesen und möchte diesem Thema einen ähnlichen Fall der Einreiseverweigerung hinzufügen. Mein Vater Georg Panckow (Jahrgang 1878) hat sich ab 1938 auch um die Auswanderung von jüdischen Mitbürgern bemüht. Damals war mein Vater Mitinhaber des Reisebüros „Rudolf Postelt“ in Hamburg. Um Reisepässe im „Dritten Reich“ zu bekommen, musste beim Senat eine Unbedenklichkeitsbescheinigung besorgt werden. Das ging nur mit Bestechung. Viel Zeit ging beim Passamt verloren.

Mit den Pässen ging es dann zum Konsulat. In den meisten Fällen wurde Venezuela ausgewählt. Wenn genügend Auswanderer vorhanden waren, wurde in New York bei der „Red Star Line“ ein entsprechendes Schiff gechartert.

Wie ich einem Brief meines Vaters entnehmen konnte, lief die Reise im Februar 1939 planmäßig ohne Schwierigkeiten ab. Die letzte Reise begann im August 1939. Als Kapitän wurde der erfahrene und umsichtige Kapitän Leidig eingesetzt. Vor der Stadt Caracas durfte das Schiff nicht in den Hafen einlaufen. Die dortige Einreisebehörde prüfte alle Papiere und ließ das Schiff weiter auf Reede liegen. Es gab einen Einreisestopp. Alle Versuche, auch über Verbindungen in New York, wurden abgelehnt. Die Auswanderer waren verzweifelt. An Bord wurde ein Beratungsteam gebildet und man kam zu dem Entschluss, eine Ausbootung an einem einsamen Strand in der Nacht durchzuführen. Das Schiff verließ das Hafengebiet Caracas und fand einen geeigneten Platz an der Küste, wo alle Passagiere mit viel Gepäck am Strand abgesetzt werden konnten.

Nach Rückgabe des Schiffes konnten Kapitän Leidig und mein Vater in New York den im Hafen liegenden Lloyd-Turbinendampfer *Bremen* erreichen. Noch am Abend des 31. August 1939 legte das Schiff ab und verdunkelt ging es in den Atlantik. Am nächsten Tag brach in Europa der Krieg aus. Unerkannt erreichte die *Bremen* Murmansk. Mein Vater war erleichtert, alle Auswanderer lebend nach Venezuela gebracht zu haben.

Hermann Panckow, Hamburg

Gneisenau, Kaga/Akagi, Schiff Classic 3-2020

Danke für eine wieder einmal sehr interessante und abwechslungsreiche Ausgabe von *Schiff Classic*. Gerade in dieser Zeit ist eine schöne Ablenkung doppelt wertvoll. Mir sind zwei Kleinigkeiten aufgefallen, auf die ich kurz hinweisen möchte: Im Artikel über die *Gneisenau* ist auf Seite 16 auf dem Foto der Katapultanlage keine Arado Ar 196 abgebildet, sondern eine Heinkel He 114. Die Arados kamen erst später an Bord. Und im Artikel über die *Kaga* und *Akagi* hat der Tippfehlerteufel zugeschlagen, denn hier variiert der Name von Vizeadmiral Nagumo: einmal Naguno (S. 66) und einmal Nagano (S. 68) – das kann halt passieren und ist wahrlich nicht als Kritik gedacht! Ich wünsche Ihnen weiterhin eine gute Hand für *Schiff Classic* und bin schon gespannt auf die Unterwasseraufnahmen der *Kaga* und der *Akagi*.

Gerd Sander-Nather, Bad Salzuflen



Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: Schiff Classic,
Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.



5 kurze Fakten

ZEIT: seit 2003
ORT: weltweit
GRUND: Notwendigkeit optimierter U-Boote
STATUS: modernster U-Boot-Typ
AUFGABE: asymmetrische Kriegführung, Krisenbewältigung



U-Boote der Klasse 212 A

SIMPLY THE BEST

Mit den „212ern“ verfügen die Deutsche und die Italienische Marine über hochmoderne, äußerst leistungsfähige und mit innovativer Technik ausgerüstete Einheiten. Obwohl ursprünglich noch für das Szenario des „Kalten Krieges“ entworfen, decken sie dennoch das heute geforderte Einsatzspektrum der Marine ab

Von Fregattenkapitän a. D. Hans Karr

HIGHTECH: Die U-Boote der Klasse 212 A zeichnen sich durch technisches Höchstniveau auf allen Ebenen aus. Hier läuft U 31 eine niedrige Überwasserfahrtstufe
Foto: picture-alliance/dpa

Wegen ihrer Unkalkulierbarkeit stellen Unterseeboote eine ständige Bedrohung dar und binden permanent gegnerische Kräfte in der Luft, an Land und im Wasser. Sie können selbstständig in jedem Seegebiet operieren, haben eine lange Seeausdauer und bedürfen eines relativ geringen logistischen Aufwandes. Sie sind mobile, durchhaltefähige und wirksame Einsatzmittel mit hoher Überlebensfähigkeit und enorm großer Einsatzbandbreite.

Die mit einer Brennstoffzelle als außenluftunabhängigem Antriebssystem ausgerüsteten U-Boote der Klasse 212 A haben dies schon mehrfach unter Beweis gestellt. Sie dienen seit einigen Jahren mit sechs Einheiten in der Deutschen und mit vier in der Italienischen Marine (Marina Militare). Und: Beide Marinen haben mit ihren U-Booten im operationellen Einsatz durchweg positive Erfahrungen gemacht.

Lob vom NATO-Partner

Die U-Boote der Klasse 212 A kamen in zahlreichen nationalen wie auch internationalen Manövern und Übungen sehr erfolgreich zum Einsatz. Bei EU- und UN-Operationen im Kampf gegen den internationalen Terrorismus und in der Krisenbewältigung war auch für die deutschen Einheiten das Mittelmeer ein häufiges Einsatzgebiet.

Im Rahmen der Übung „Westland Deployment" nahm U 32 ab Anfang 2013 als erstes Boot der Klasse 212 A an gemeinsamen Manövern mit verschiedenen Einheiten der amerikanischen Marine teil. Beim Transit über den Atlantik stellte das Boot mit einer 18 Tage dauernden Unterwasserfahrt einen neuen Tauchrekord für konventionelle Unterseeboote auf und überbot damit sogar seinen eigenen Rekord aus dem Jahre 2006 um mehrere Tage.

Der mehrmonatige Aufenthalt in den Vereinigten Staaten umfasste neben U-Jagdmanövern auch Übungen mit einem US-Flugzeugträgerverband. Hier kam U 32 in verschiedensten Szenarien zum Einsatz. Dabei entdeckten die Manövergegner das deutsche U-Boot bei keiner Gelegenheit, während das Boot selbst den Gegner mit seinen passiven Ortungsanlagen auf große Entfernungen erfassen, verfolgen und simuliert bekämpfen konnte. Außerdem wies U 32 nach, dass ein gegenüber Atom-U-Booten kleines und relativ langsames, konventionelles U-Boot mit seiner weitreichenden Sensorik und Bewaffnung einen guten Schutz für einen Überwasserverband darstellt oder – gegensätzlich betrachtet – auch extrem gefährlich werden kann.

Nach den Erfolgen von U 32 hieß es in der US Navy: „The most daunting threats at sea of the coming years: modern low-signature and air-independent submarines operating in confined waters."

Noch mitten im „Kalten Krieg" wurde 1987 die „Taktische Forderung U 212" verabschiedet, und vor der Zeitenwende 1990 stellte die Marine die endgültigen Prioritäten für den neuen U-Boot-Typ fest: Schwerortbarkeit, Unterwasserausdauer, Kampfkraft und Eigenschutz.

Das Beschaffungsvorhaben konnte man aber zunächst, unter anderem auch aus finanziellen Gründen, nur schleppend umsetzen und musste es mehrfach schieben. Nach der erforderlichen parlamentarischen Behandlung im Juni 1994 kam am 6. Juli 1994 der Bauvertrag mit der Arbeitsgemeinschaft ARGE U 212 zustande: Der Werftverbund bestand aus den Howaldtswerken-Deutsche Werft AG in Kiel (HDW) und der Nordseewerke GmbH in Emden (NSWE).

Die U-Boote der Klasse 212 sind bei EU- und UN-Operationen sehr erfolgreich zum Einsatz gekommen

Das Inkrafttreten des Bundeshaushaltes 1995 bestätigte den Vertrag am 31. Juli 1995 rechtskräftig. Der ARGE U 212 oblag damit die gesamte Koordination, Steuerung und Überwachung der sich durch den Bauvertrag ergebenden technischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Aufgaben. Die beiden renommierten deutschen U-Boot-Werften, die heute in dieser Form nicht mehr existieren, bauten je zwei Boote unter gegenseitiger Zulieferung, wobei – auch wegen des Serieneffekts – die vier Vorderschiffe in Kiel und die vier Achterschiffe in Emden entstanden.

Für den Zusammenbau und die Endausrüstung von U 31 und U 33 war Kiel zuständig. U 32 und U 33 fertigte die Werft in Emden. Die jeweils endausrüstende Werft verantwortete Inbetriebsetzung, Erprobung

DIE VORGÄNGER: U-Boote 206 A, die alle in den 1970er-Jahren ihren Dienst aufnahmen, an ihrem Liegeplatz im Eckernförder Marinestützpunkt Foto: Karr





VERGANGENHEIT UND ZUKUNFT: 206 A (links) während einer Werftinstandsetzung und das im Bau befindliche U 31 gemeinsam in der Bauhalle von HDW Foto: HDW



IN DER ÜBERHOLUNG: **U 35 (im Wasser) und ein Schwesterboot des 1. Loses bei einem Werftaufenthalt in Kiel** Foto: Karr

STÜCKWERK: **Die achtere Bootshälfte von U 36 auf dem Transport von Emden nach Kiel** Foto: NSWE

ü

und Ablieferung an den Auftraggeber. In den Jahren 2005, 2006 und 2007 stellten die U-Boote U 31 bis U 34 in Dienst.

Am 22. April 1996 unterzeichneten Vertreter Deutschlands und Italiens das „Memorandum of Understanding" über die gemeinsame Produktion von U-Booten der Klasse 212 A. Damit hatte sich Italien dem Programm angeschlossen. Ziel war ein Entwurf mit möglichst wenig nationalen Bauabweichungen. Dadurch konnte man Vorteile beim Standardisieren, Rationalisieren sowie bei der Kosteneffizienz und Interoperabilität voll ausschöpfen. Im Einsatz sollte beim Beschaffen von Ersatz- und Austauschteilen, bei der Logistik, der Ausbildung der Besatzungen und natürlich beim Erfahrungsaustausch der U-Boote eng zusammengearbeitet werden.

Marinepartner Italien

Das deutsche Vorhaben erhielt ebenfalls die offizielle Bezeichnung Klasse 212 A. Der Abschluss des italienischen Bauvertrages über zwei Einheiten mit der Werft Fincantieri in La Spezia machte das Vorhaben 1997 perfekt. Darüber hinaus bestand auf zwei zusätzliche U-Boote eine Option, die später auch wahrgenommen wurde. Der Werftbetrieb Muggiano fertigte die italienischen Boote, die der italienischen Marine in den Jahren 2006 bis 2008 und 2016/17 zuliefen.

Die extrem günstigen Signaturen (Erklärung dieses Begriffs weiter unten), die neu entwickelte Antriebstechnologie mit Brennstoffzelle sowie die moderne Ortungs- und Waffenausrüstung ließen die U-Boote der Klasse 212 A in allen denkbaren Operationsgebieten und Einsatzszenarien zu einem Waffensystem mit großen Erfolgsaussichten reifen. Durch das weltweit erstmalige Anwenden innovativer Entwicklungen und Spitzentechnologien weist das Waffensystem einen hohen Leistungsstand auf. Zum Fähigkeitsprofil zählen auch Aufklärung und das Gewinnen von Nachrichten, verdecktes Überwachen von Seeräumen, Einsatz von Spezialkräften, Sichern von Seeverbindungen, Bekämpfen von Seezielen und die U-Boot-Jagd.

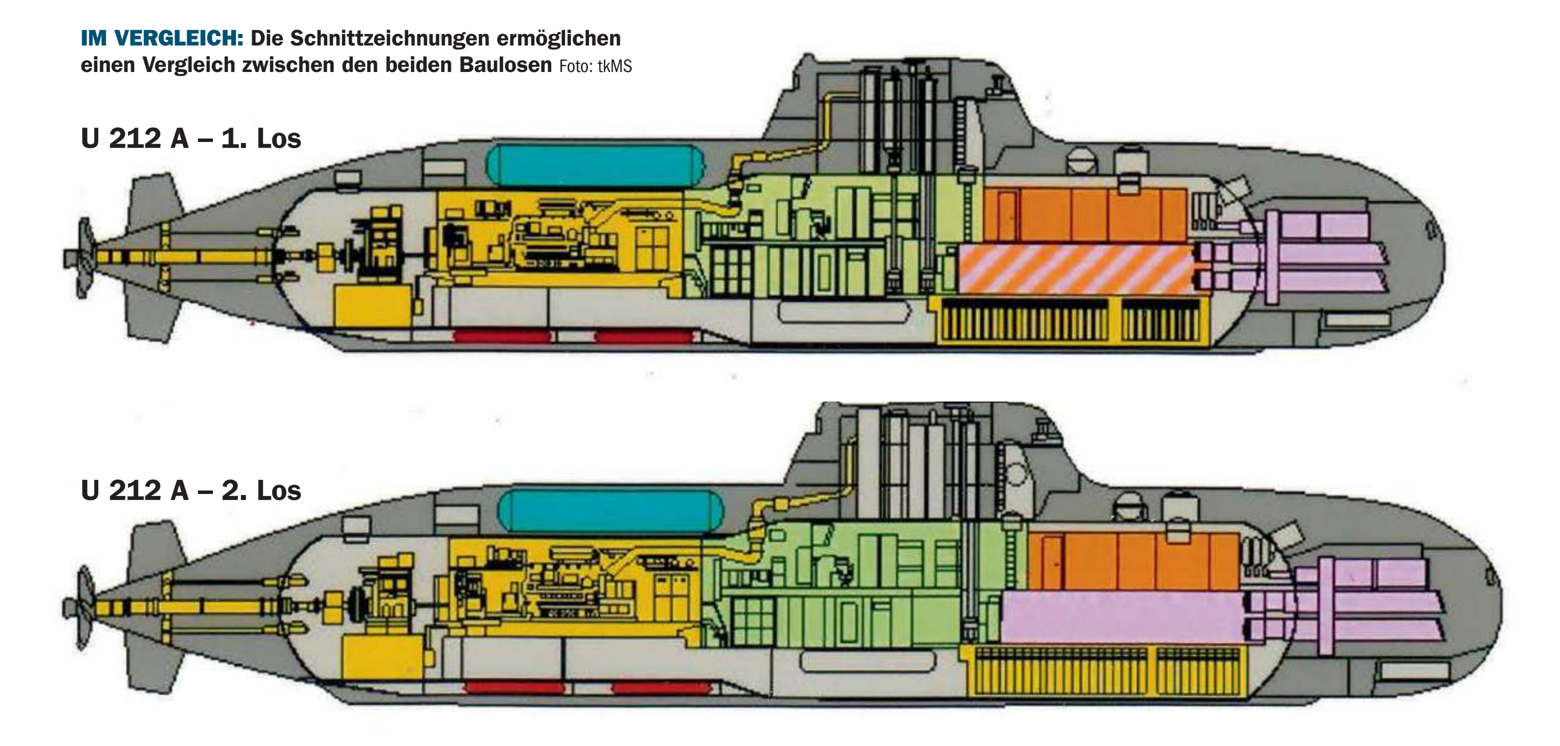
Als Material für den Druckkörper, der aus zwei Zylindern mit unterschiedlichen Durchmessern besteht, dient ein hochfester, amagnetischer Stahl. Den hinteren Teil mit dem kleineren Durchmesser umgibt eine zweite frei durchflutete Hülle. Im Zwischenraum befinden sich die Wasserstoff- und Sauerstofftanks für die Brennstoffzelle. Im Innern dieses Druckkörperteils ist die Antriebsanlage eingebaut. Der vordere Druckkörperteil erlaubt mit seinem größeren Durchmesser eine Zweideckseinteilung: Arbeits- und Wohnbereiche sind getrennt. Unterhalb des Wohnbereichs ist der Batterieraum platziert. Der Torpedorohrsatz mit sechs Rohren und dem Druckwasserausstoßsystem ist im vorderen Druckkörperbereich und der frei durchfluteten Bugverkleidung eingebaut.

Höchste Standards

Die äußere Form des Bootes ist für die Unterwasserfahrt optimiert. Großen Wert legten die Konstrukteure auf das Reduzieren sogenannter Signaturen. Das bedeutet, dass alle durch das Boot hervorgerufenen Veränderungen der physikalischen Umwelt (Akustik, Radar, Magnetik, Infrarot, Druck) so weit wie möglich minimiert werden. Die

BAUPROGRAMM KLASSE 212 A

Name	Bord-Nr.	Kiellegung	Taufe	in Dienst
U 31	S 181	1.7.1998	20.3.2002	19.10.2005
U 32	S 182	11.7.2000	4.12.2003	19.10.2005
U 33	S 183	3.4.2001	13.9.2004	13.6.2006
U 34	S 184	17.12.2001	1.7.2005	3.5.2007
U 35	S 185	21.8.2007	15.11.2011	23.3.2015
U 36	S 186	2/2008	15.5.2013	10.10.2016
Salvatore Torado	S 526	3.7.1999	6.11.2003	29.3.2006
Scire	S 527	27.7.2000	18.12.2004	18.2.2008
Pietro Venuti	S 528	7.8.2009	9.10.2014	6.7.2016
Romeo Romei	S 529	1.7.2010	6.7.2015	11.5.2017



IM VERGLEICH: Die Schnittzeichnungen ermöglichen einen Vergleich zwischen den beiden Baulosen Foto: tkMS

IN DER KOMMANDOZENTRALE: Der Kommandant (Mitte) von U 34 überprüft eingehende Daten; rechts ein Oberleutnant am Sehrohr Foto: picture-alliance/dpa

AN DER LEINE: U 33, U 34 und U 36 (von links) an der Pier im Marinestützpunkt Eckernförde Foto: Karr

ES IST SO WEIT: Am 1. Juli 2005 wird bei den Nordseewerken in Emden mit U 34 das letzte U-Boot des 1. Loses getauft Foto: Karr



GROSSER MOMENT: In Eckernförde stellt U 35, dessen Stückpreis zirka 500 Millionen Euro beträgt, am 23. März 2015 feierlich in Dienst Foto: Karr

spezielle Form verhindert günstige Reflexionswinkel für die gegnerische Sonarortung, und die Außenhülle besteht überwiegend aus Kunststoffen. Als absolutes Novum für deutsche U-Boote befindet sich das vordere Tiefenruder am Turm. Achtern wurde für die Seiten- und Tiefensteuerung ein X-Ruder verwendet, das ein Anströmen an den Propeller optimiert.

Der Hybridantrieb schließlich ermöglicht die gewünschte „Außenluftunabhängigkeit", also die Kombination aus Dieselgeneratoranlage, Fahrbatterie und Brennstoffzellenanlage. Dabei setzt das Boot für Spurtfähigkeit und Höchstgeschwindigkeit die Batterie und für lange Ausdauer und niedrige Geschwindigkeit die Brennstoffzelle als jeweiligen Energielieferanten ein.

Ein Siemens-Permasyn dient als elektrischer Fahrmotor. Er ist speziell als Fahrantrieb für U-Boote konzipiert und zeichnet sich unter anderem durch niedrige Körper- und Luftschallpegel, einen hohen Wirkungsgrad, geringes Gewicht, hohe Verfügbarkeit, hohe Schockfestigkeit, kompakte Bauweise und Wartungsarmut aus.

Den Vortrieb leistet ein siebenflügeliger Propeller, dessen extrem niedrige Drehzahl Hohlräume vermeidet, die bei sehr rasch fließenden Flüssigkeiten entstehen können, und der auch bei hohen Geschwindigkeiten den Schub leise erzeugt.

Brennstoffzellen

Die Brennstoffzellenanlage, absoluter Innovationsmittelpunkt des gesamten Entwurfs, besteht aus neun Siemens-PEM-Brennstoffzellenmodulen mit jeweils 30 bis 40 Kilowatt Leistung und gewährleistet eine lange Unterwasserfahrzeit ohne Schnorchelphasen. Die Brennstoffzelle wandelt in einem chemischen Prozess Wasserstoff und Sauerstoff auf direktem Weg in elektrischen Gleichstrom um. Das Funktionsprinzip entspricht der Umkehrung der Wasserelektrolyse, sodass als weiteres Produkt dieses Vorgangs nur noch reines Wasser entsteht. Die geräuscharme Brennstoffzelle arbeitet unter geringem

Druck bei einer Betriebstemperatur von etwa 80 Grad Celcius und erreicht einen Wirkungsgrad von rund 65 Prozent.

Im Vergleich zu anderen außenluftunabhängigen Antriebsanlagen wie Stirling-Motor, Kreislaufdieselmotor oder Kreislaufdampfturbine zeichnet sich die Brennstoffzelle auch dadurch aus, dass sie mit wesentlich niedrigerer Betriebstemperatur und geringerem Druck arbeitet. Außerdem besitzt sie einen weitaus höheren Wirkungsgrad bei geringem Wartungsaufwand. Sie ist daher der ideale nichtnukleare außenluftunabhängige Antrieb für U-Boote.



HAUPTBEWAFFNUNG: Ein Torpedo des Typs DM 2A4 „Seehecht" der Firma Atlas Elektronik auf einem Transportwagen, mit dem man ...

Parallele Abläufe

Im April 2006 stellt U 32 die Leistungsfähigkeit dieser Antriebsanlage eindrucksvoll unter Beweis. Auf einer Verlegungsfahrt in das Mittelmeer ist das Boot als erstes konventionelles U-Boot zwei Wochen lang ohne jegliche Außenluftzufuhr getaucht unterwegs. Bis zu diesem Zeitpunkt sind derart lange Tauchfahrten nur mit nuklear angetriebenen U-Booten möglich gewesen.

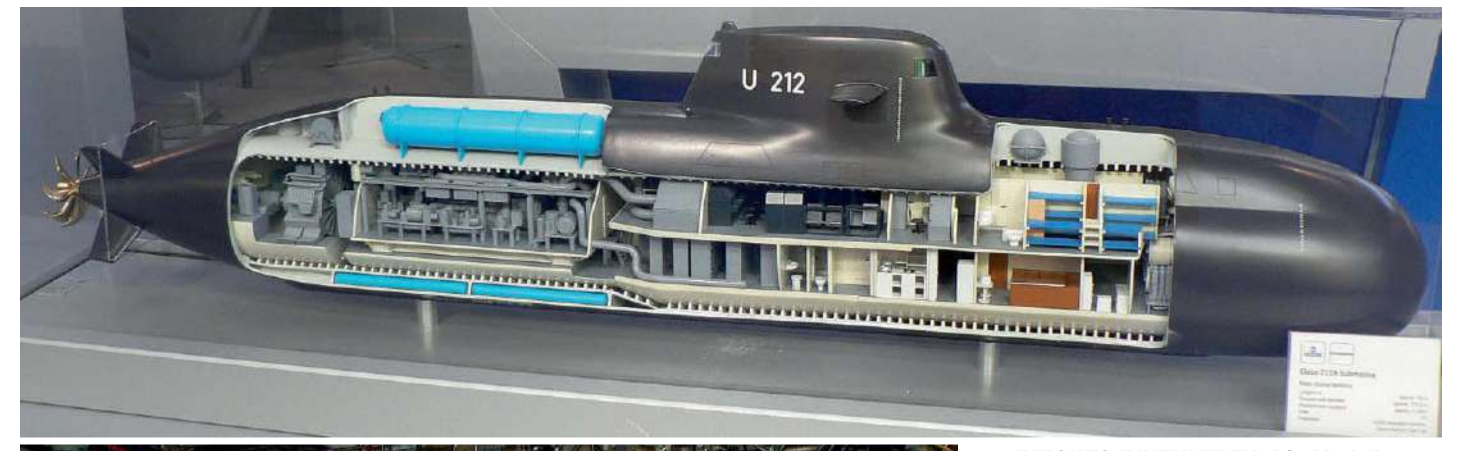
Die U-Boote der Klasse 212 A sind mit dem „Führungs- und Waffeneinsatzsystem" (FüWES) MSI-90 U der norwegischen Firma Kongsberg ausgerüstet. Das FüWES verbindet die Sensoren (Sonare, Sehrohre, Navigation) mit dem Torpedo und dem schiffstechnischen Betrieb. Es dient damit dem Sammeln und Aufbereiten der Sensordaten und sonstiger Informationen. Dazu gehören das Darstellen der Lage, das Vorbereiten des Entschlusses und der Waffeneinsatz.

Die moderne Technik ermöglicht ein gleichzeitiges Abbilden und Verfolgen mehrerer Ziele sowie das voneinander unabhängige Lenken mehrerer Torpedos. Alle Systemfunktionen basieren auf automatischen Eingaben durch die Sensoren und werden durch die Bediener an Mehrzweckkonsolen kontrolliert. Ein „Local Area Network" stellt den Datenaustausch zwischen den Einzelkomponenten und den Sensoren sicher. Zudem lässt sich die Anlage für bordinterne Ausbildung und Simulation nutzen.

Die Sonaranlage der Klasse 212A ist ein tief- und mittelfrequentes Sonarsystem DBQS-40 der Firma Atlas Elektronik. Dieses

... ihn zum U-Boot transportieren kann. Über eine außen angebrachte Beladebühne gelangen die Torpedos in das Bootsinnere

Fotos (2): Atlas Elektronik



REICHES INNENLEBEN: Die Modellaufnahme gibt einen Überblick über die Innenaufteilung Foto: Karr



GEBALLTE TECHNIK: Der Kommandant von U 33, Kapitänleutnant Kai Brand, vor den Torpedo-Ausstoßrohren Foto: picture-alliance/dpa

setzt sich zusammen aus Flank-Array-Antennen, Zylinderbasis und Passive Ranging Sonar. Eine Intercept-Antenne im Turm dient zur Warnung vor gegnerischen Sonarimpulsen im hohen Frequenzbereich. Eine Eigengeräuschanalyse und ein Minenmeidesonar ergänzen die Ausstattung.

Die Sehrohranlage der Firma Zeiss Optronik (heute Hensoldt) besteht aus dem Beobachtungssehrohr SERO 14 mit Wärmebildkamera, Tageslichtoptik mit optischem Entfernungsmesser sowie ESM- und GPS-Antenne (Elektronische Schutzmaßnahmen, Global Positioning System). Das Angriffssehrohr SERO 15 verfügt über Tageslichtoptik mit optischem Entfernungsmesser und Laser-Entfernungsmesser.

Der von Atlas Elektronik entwickelte Torpedo DM2A4 „Seehecht“ ist ein schwerer, drahtgelenkter Mehrzwecktorpedo zum Bekämpfen von Überwasser- und Unterwasserzielen. Angetrieben wird er durch einen Permanent-Magnetmotor, der seine Energie aus einer Batterie erhält. Im Torpedokopf befindet sich ein kombiniert passiv und aktiv arbeitendes Mehrfrequenzsonar. Sechs Bugtorpedorohre sorgen für den Einsatz der Torpedos, wobei der Rohrsatz mit einem Druckwasserausstoßsystem ausgerüstet ist.

Die Waffe ist ein Mehrzwecktorpedo zum Bekämpfen von Über- und Unterwasserzielen

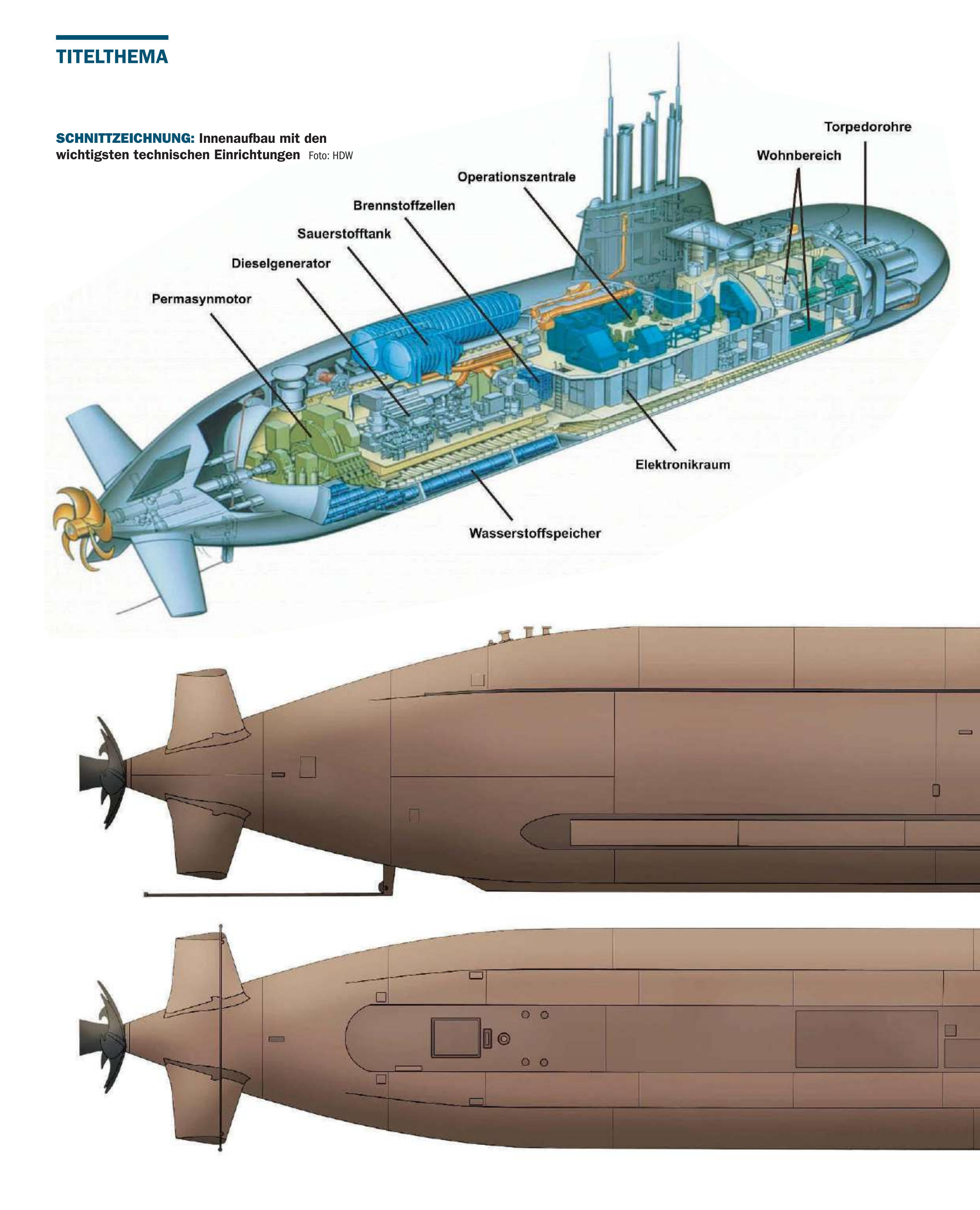
Die beiden U-Boote des zweiten Bauloses der Klasse 212 2A, offiziell als „Klasse 212 A 2. Los“ bezeichnet, bauen auf dem bewährten Entwurf der ersten vier Boote auf. Unter Zuliefern der Achterschiffe aus Emden entstehen beide U-Boote in Kiel. Als U 35 und U 36 stellen sie 2015/16 in Dienst. An die zukünftigen Einsatzanforderungen der Deutschen Marine und an neuere Technologien angepasst, weisen sie gegenüber der ersten Bauserie einige Verbesserungen auf.

Vernetzte Operationsführung

Hierzu zählen leistungsfähigere Brennstoffzellen, Hochenergiebatterien, größere Ortungsreichweiten, verbesserte Kommunikationssysteme, weitere Signaturreduzierungen, Einsatz von Spezialkräften sowie die Möglichkeit zum uneingeschränkten weltweiten Einsatz. Insbesondere erlauben die modernen Kommunikationsmittel und neue Führungssysteme die Teilnahme an vernetzter Operationsführung und schließen die im 1. Los noch vorhandenen Lücken in der Führungsfähigkeit. Die gesteigerten Reichweiten beim Orten verbessern die Möglichkeiten, Nachrichten zu gewinnen und verdeckt aufzuklären.

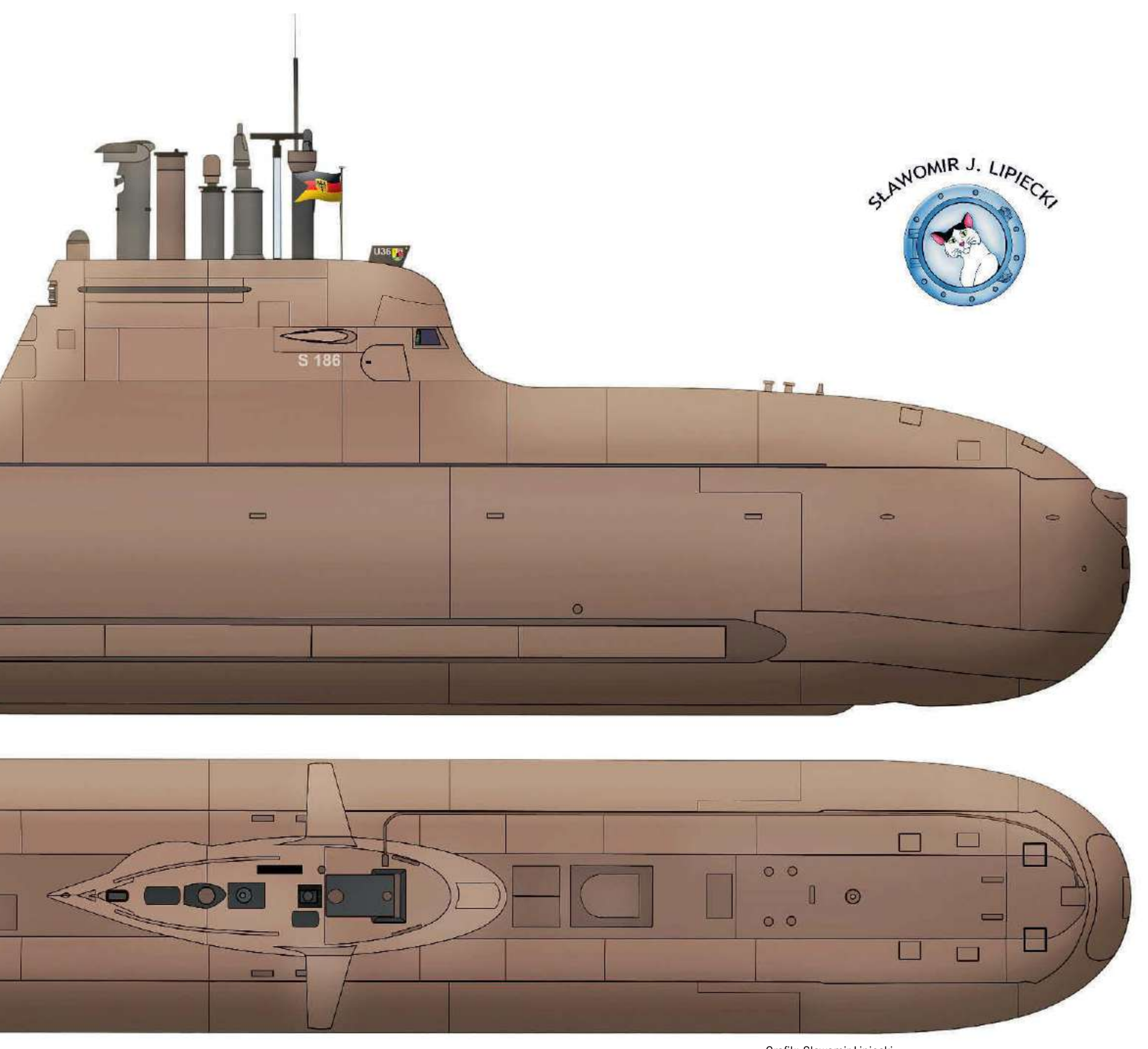
Wichtigste Anpassungen im Einzelnen:

- Einbau des integrierten Sensor-, Führungs- und Waffeneinsatzsystems ISUS 90 (Integrated Sensor Underwater System) der Firma Atlas Elektronik. Mit ISUS 90 werden alle Sensoren und der Navigationsbereich über einen Hochleistungsdatenbus mit zentraler Rechnereinrichtung miteinander verbunden. Die erfassten Daten werden aufgenommen, klassifiziert und an Mehrzweckkonsolen bewertet. Hier finden der Waffeneinsatz sowie die externe und interne Kommunikation statt.
- Austausch des Flank Array Sonar im 2. Los durch eine flächenhafte Seitenantenne zum Steigern der Ortungsreichweite (Gründe: neuester technischer Stand, erweitertes Einsatzspektrum).
- Einbau neuer Sehrohrtechnik mit SERO 400 und Optronikmast OMS 100 des Her-



SCHNITTZEICHNUNG: Innenaufbau mit den wichtigsten technischen Einrichtungen Foto: HDW

U-Boot 212 A



Grafik: Slawomir Lipiecki

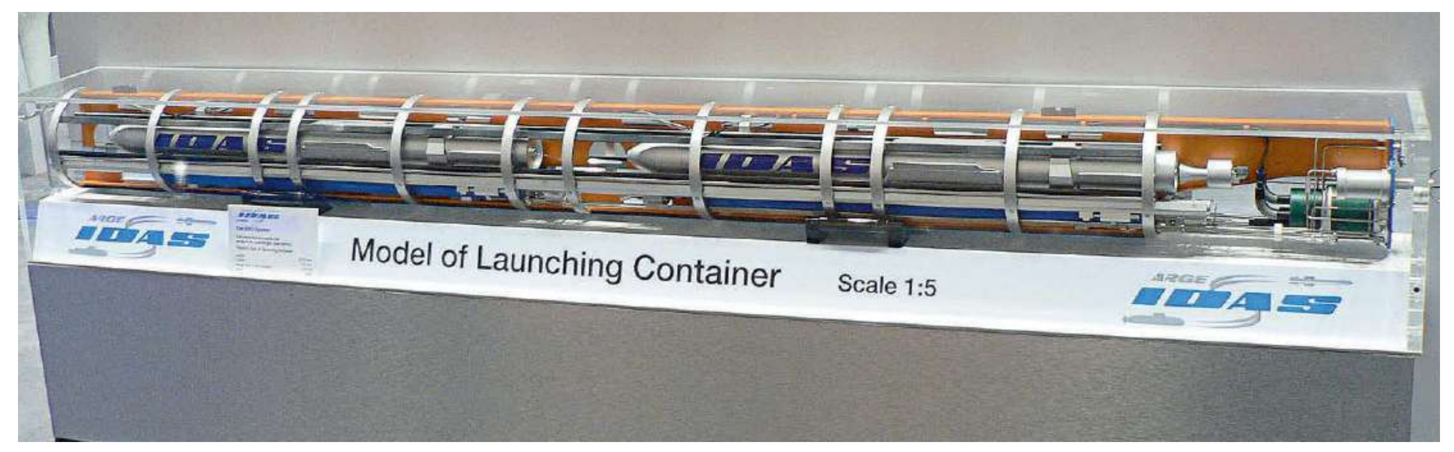


IM KOPF DES BOOTES: Die hochmoderne Operationszentrale; gut zu erkennen sind die beiden Sehrohre für Aufklärung, Navigation und Angriff Foto: HDW

stellers Airbus Defence (früher Cassidian, zuvor Zeiss, heute Hensoldt). OMS 100 ist mit Optronik zur optischen Entfernungsmessung, HDTV-Kamera (High Definition Television), Wärmebildsensor, ESM- und GPS-Antennen ausgestattet und ein rein elektrisches Gerät mit elektronischer Bildverarbeitung.

- Anpassen des Kommunikationssystem zum Verbessern der Interoperabilität und zur vernetzten Operationsführung. Während im 1. Los bereits UHF-SATCOM vorhanden ist, rüstet man das 2. Los zusätzlich mit SHF-SATCOM sowie BFEM (Battle Force E-Mail) aus. Außerdem kommen Link 11 und Link 16 zum Einbau.
- Für die Kommunikation in größerer Tiefe wird das Ausfahrgerät CALLISTO verwendet. Hierbei handelt es sich um ein von der Lübecker Firma Gabler entwickeltes Ausfahrgerät mit einem hydrodynamisch stabilen Schwimmkörper, der über ein Windensystem an die Oberfläche gebracht und mitgeschleppt wird. Diese Funk- und Kommunikationsboje kann dann eine ständige Kommunikation sowohl empfangs- wie auch sendeseitig aus dem getaucht fahrenden U-Boot sicherstellen. Bei einem Tauchunfall kann das havarierte U-Boot über CALLISTO, sozusagen in der Funktion als Notboje, die Verbindung mit der Außenwelt aufnehmen und halten. Die Frequenzbänder für UHF, VHF und HF sowie SATCOM und GPS sind abgedeckt.
- Einbau einer gesonderten Vier-Personen-Kampfschwimmerschleuse für zusätzliche Sicherheit und Effizienz beim Transport von Spezialkräften, die bisher für ihre Zwecke die Torpedorohre nutzen mussten. Erforderliches Einsatzmaterial kann man jetzt auch in druckfesten Außenbehältern lagern.
- Anpassen der Klimatechnik an tropische Bedingungen für den uneingeschränkten weltweiten Einsatz.
- Optimieren des Gesamtwirkungsgrads des Vortriebs durch konstruktive Änderungen am X-Ruder.
- Vorhalten von Raum und Gewichtsreserven („fitted for, but not with“, wie es im

MEHRZWECKWAFFE: Mögliches Einsatzszenario des drahtgelenkten Flugkörpers IDAS Foto: IDAS-Konsortium



CONTAINERISIERUNG: Vier einzeln abschießbare IDAS-Flugkörper sind in einem torpedoähnlichen Container gelagert und können über die Torpedorohre eingesetzt werden Foto: Karr

internen Sprachgebrauch heißt) für späteres Nachrüsten wie ein Schleppsonar und ein Torpedoabwehrsystem.

- Das 2. Los ist schiffbaulich weitestgehend mit dem 1. Los identisch. Allerdings vergrößert sich die Schiffslänge um 1,20 auf 57,20 Meter. Diese Verlängerung betrifft den Turmbereich und ermöglicht die Aufnahme eines zusätzlichen Ausfahrgerätes für SHF-SATCOM und der Kampfschwimmerschleuse.

Weitere Waffensysteme

Die Hauptbewaffnung der Klasse 212 A ist und bleibt der Torpedo DM2A4 „Seehecht". In Kriseneinsätzen sind aber durchaus auch Szenarien vorstellbar, in denen es notwendig wird, im Einsatz der Waffen schrittweise vorzugehen. Dies lässt sich mit einem Torpedo jedoch nicht erreichen, denn damit erzielt man in der Regel eine vernichtende Wirkung. Für abgestufte Maßnahmen steht den deutschen U-Booten der Klasse 212 A mit dem Flugkörper IDAS (Interactive Defence and Attack System for Submarines), der von den Firmen Diehl BGT Defence (Flugkörper), thyssenkrupp Marine Systems (Systemintegration) und Kongsberg (Waffeneinsatzsystem) entwickelt wird, ein solches Waffensystem und damit auch erstmals ein Flugkörper zur Verfügung.

Bei IDAS handelt es sich um einen leichten Flugkörper im hohen Unterschallbereich, der infrarot gelenkt ist und eine Reichweite von 15 bis 20 Kilometern besitzt. Über eine Glasfaserverbindung wird das Bild des Suchkopfes auf die Bedienerkonsole übertragen. Damit besteht bei Bedarf die Möglichkeit, das Ziel manuell zuzuweisen. Eingesetzt werden kann IDAS durch einen im Torpedorohr gelagerten Waffencontainer, der für insgesamt vier Flugkörper ausgelegt ist.

Eine Torpedoschnittstelle sorgt für die Integration in das bestehende System, sodass keine baulichen Veränderungen notwendig sind. Damit kann IDAS nicht nur in zukünftige, sondern auch leicht als Nachrüstung in schon vorhandene Einheiten integriert werden. Das System erweitert die Fähigkeiten von U-Booten dahingehend, dass es je nach Erfordernis erlaubt, Luftziele wie U-Jagdhubschrauber sowie See- und Landziele zu bekämpfen, wie sie sich möglicherweise aus einer asymmetrischen Bedrohung heraus ergeben könnten.

Mit dem Flugkörper IDAS verfügen die Boote über Waffen für sogenannte abgestufte Maßnahmen

TECHNISCHE DATEN KLASSE 212 A

Klassenbezeichnung	212 A	212 A 2. Los
Bootsnamen	U 31, U 32, U 33, U 34	U 35, U 36
Verdrängung	↑ 1.524 t / ↓ 1.830 t	↑ 1.700 t / ↓ 1.980 t
Länge	56,00 m	57,20 m
Breite	6,80 m	6,80 m
Tiefgang	6,40 m	6,40 m
Tauchtiefe	> 250 m	> 250 m
Besatzungsstärke	28 Personen	28 Personen
Antrieb	1 x MTU-16-V-396-Dieselmotor, 1 x Permasyn-Fahrmotor, Fahrbatterie, Brennstoffzelle	1 x MTU-16-V-396-Dieselmotor, 1 x Permasyn-Fahrmotor, Fahrbatterie, Brennstoffzelle
Antriebsleistung	1 x 1.040 kW, 1 x 2.850 kW	1 x 1.040 kW, 1 x 2.850 kW
Geschwindigkeit	↑ 12 kn / ↓ 20 kn	↑ 12 kn / ↓ 20 kn
Bewaffnung	6 x 533-mm-Torpedorohr, Torpedo DM2A4 Seehecht, Flugkörper IDAS (geplant)	6 x 533-mm-Torpedorohr, Torpedo DM2A4 Seehecht, Flugkörper IDAS (geplant)
Führungs- und Waffeneinsatzsystem	Kongsberg MSI-90U	Atlas Elektronik ISUS 90

Aktive Gegenwehr

Bereits im November 2006 absolvierte ein Prototyp dieses Mehrzweckflugkörpers seinen erfolgreichen Erstflug. Zwei Jahre später folgte im Mai 2008 ein Testschuss von dem deutschen U-Boot U 33, und im Juni 2016 stieß das norwegische U-Boot UREDD (ULA-Klasse) erstmalig einen IDAS aus.

Mit IDAS werden die U-Boote der Deutschen Marine in Zukunft erstmals die Fähigkeit zur Selbstverteidigung und aktiven Gegenwehr erhalten. Die Einführung und die Übergabe an die Marine sind für das Jahr 2024 geplant.

Im Rahmen ihrer für dieses Jahrzehnt geplanten Neubeschaffung von U-Booten (um die alten Einheiten der ULA-Klasse abzulösen) hat sich auch die Norwegische Marine für eine langfristig angelegte strategische Kooperation mit Deutschland entschieden. Die Partnerschaft soll auf dem gemeinsamen

ALLE HÄNDE VOLL ZU TUN: **Jedes Besatzungsmitglied kennt seine speziellen Aufgaben, die genau aufeinander abgestimmt sind** Foto: picture-alliance/dpa



ZIEMLICH BEENGT: **Auch auf einem modernen U-Boot muss die Besatzung jeden Winkel und jeden Freiraum für Proviant nutzen** Foto: picture-alliance/dpa

Kauf und dem Management identischer U-Boote beruhen.

Das im Februar 2017 abgeschlossene deutsch-norwegische Kooperationsabkommen sieht auf Basis der Klasse 212 A die gemeinsame Entwicklung und den Bau von sechs U-Booten der Klasse 212 CD vor, von der vier für die Norwegische und zwei für die Deutsche Marine bestimmt sind. Das Kürzel CD steht für Common Design (gemeinsamer Entwurf) und ersetzt die zuvor genutzte Abkürzung NG (Norway-Germany /Next Generation).

Die Kooperation wird sich weiterhin auf die Ausbildung, auf gemeinsames Üben und gemeinsame Manöver, auf das Bevorraten von Ersatzteilen sowie auf Wartung und Instandhaltung erstrecken. Dabei ist auch eine enge Zusammenarbeit zwischen der norwegischen und deutschen Industrie vorgesehen. Den Zuschlag zum Bau der U-Boote hat thyssenkrupp Marine Systems (tkMS, früher HDW) in Kiel erhalten.

Nachfolgetyp in Sicht

Mit dem Entschluss für bereits existierende und bewährte U-Boote, die mit der AIP-Antriebskomponente (Air Independent Propulsion) enorme taktische Vorteile vorweisen können, umgeht die Norwegische Marine teure Entwicklungskosten für einen kompletten Neuentwurf und reduziert einerseits die Risiken beim Fertigen als auch andererseits die Beschaffungskosten. Für die Deutsche Marine zeichnet sich damit zudem gleichzeitig ein Nachfolgetyp für die mittlerweile in die Jahre kommenden ersten vier Einheiten der Klasse 212 A ab.

Die konkreten technischen Parameter und die Auswahl der Ausrüstung der zu bauenden U-Boote der Klasse 212 CD werden derzeit erarbeitet. Im norwegischen Zeitplan geht man davon aus, dass in den Jahren 2024/25 die erste Einheit ausgeliefert werden kann. ⚓

Der Kampf um die *Flying Enterprise*

Dreizehn Tage im Orkan

Kapitän Carlsen gibt nicht auf Von Peter H. Block



Der historische Hintergrund

Freitag, 21. Dezember 1951. Ein ungemütlicher, nasskalter Wintertag, in den das elbeabwärts laufende Schiff hineinsteuerte. *Flying Enterprise* stand in ehemals weißen Lettern an seinem Bug – eines jener Liberty-Schiffe, wie sie während des Krieges zu Hunderten in Sektionsbauweise auf den Werften der USA fertiggestellt wurden, um die Verluste der Handelsmarine durch die deutschen U-Boote auszugleichen. Insgesamt entstanden 2.710 Schiffe dieses robusten Einheitstyps, von denen auch lange nach dem Krieg noch viele auf den Meeren zu finden waren. Wie die *Flying Enterprise* ...

Kapitän Hendrik Kurt Carlsen, ein gebürtiger Däne, musterte bedrückt das an Backbord vorbeiziehende, ausgedehnte Gelände des Hamburger Hafens. Nicht nur der Krieg hatte hier seine Spuren hinterlassen, auch die Allgewalt der Sieger. Vom Bombenkrieg verschonte Kaianlagen waren auf Anweisung der britischen Militärregierung gesprengt worden, und noch im Mai 1950 erging ein völlig sinnloser Befehl zur Sprengung des großen Trockendocks Elbe 17. Die Traditionswerft Blohm & Voss existierte praktisch nicht mehr. Deren Helgengerüste hatte man ebenfalls in die Luft gejagt, und über alldem lag die dünne Schneedecke wie ein Leichentuch. Ein Bild des Jammers!

„Na denn – gute Reise, Käpt'n." Der Hafenlotse verließ die Brücke und stieg auf den längsseit herangeschorenen Schlepper über, der Elblotse übernahm und führte das mit dem Ebbstrom laufende Schiff weiter elbeabwärts. Nach vier Stunden passierte die *Flying Enterprise* Cuxhaven. Noch 16 Meilen bis Scharhörnriff, dann lief Kapitän Carlsen mit Kurs 250 Grad an den Ostfriesischen Inseln vorbei nach Rotterdam, um dort noch 1.271 Tonnen Roheisen zu übernehmen. Sonntagmorgen, 23. Dezember 1951.

„Schlepper kommen längsseit, Sir."

„Danke. Klar bei Leinen! Schlepptrossen vorn und achtern übernehmen!"

Die Hafenschlepper übergaben ihre Schlepptrossen und zogen an, kaum dass die letzte Verbindung zur Pier gelöst war. Langsam setzte sich das Schiff in Bewegung und lief den Nieuwe Waterweg hinunter der offenen See zu. Zielhafen New York. Mit gerunzelter Stirn betrachtete Carlsen das

ZU SCHWER GELADEN: Nach dem Bruch des Ruderschaftes verrutsche die Ladung (Eisen) und das Schiff entwickelte starke Schlagseite

Foto: SZ-Photo/Rue des Archives/Collection Greg

Fahrwasser, das sich bei dem steifen Wind schon recht kabbelig zeigte. Und auch die Wettermeldungen, die der Funker eben hereinbrachte, waren wenig vertrauenerweckend.

„Sturmtief aus Südwest, Sir. Marschiert vom Atlantik her geradewegs auf die Küste zu."

„Danke. Wird also eine unruhige Fahrt werden." Dabei dachte er weniger an sich als an die zehn Passagiere, die mit in die USA reisten, unter ihnen fünf Frauen und ein Kind. Die übrige Ladung bestand aus Autos, Schreibmaschinen, Kaffee und wertvollen Kunstgegenständen, darunter acht italienischen Meistergeigen, die Hunderttausende Dollar wert waren. Dazu noch unzählige Postsäcke für die Vereinigten Staaten. In den Bauch eines 6.700-Tonners passte so einiges hinein. Sorgen wegen des heraufziehenden Schlechtwettergebietes machte sich Carlsen nicht. Er wusste ein gutes und robustes Schiff unter seinen Füßen.

Von seinem erhöhten Platz auf der Brücke blickte er herunter auf das geräumige Vorschiff. Das Deck war sauber aufgeklart, alles war gesichert. Der Bootsmann überprüfte mit zwei Leuten eben noch die Zurrings über den mit Persennings abgedeckten Lukendeckeln und hämmerte ein paar hölzerne Sicherungskeile in den dafür vorgesehenen Klampen fest. Der Skipper nickte zufrieden – das Sturmtief konnte kommen, sein Schiff und seine Männer waren gerüstet. Dachte er.

„Ich habe seit drei Tagen kein Besteck nehmen können, die Versetzung dürfte enorm sein"

Der wachhabende Navigationsoffizier

Seine Zuversicht erhielt den ersten Dämpfer Heiligabend, kurz vor Mitternacht. Da stand die *Flying Enterprise* schon weit im Atlantik; lief auf 48 Grad Nord nach Westen, als sich die ersten Vorboten des Sturms ankündigten. Carlsen merkte es an den Bewegungen des Schiffes, als sich das Deck unter seinen Füßen hob, verharrte und sich dann zur anderen Seite neigte. Auch der Wind hatte an Stärke zugelegt. Er heulte um die Aufbauten, pfiff um die Leinen, Stage und Antennen und fand jede noch so kleine Ritze, in die er eindrang. Unter dem dunklen, wolkenverhangenen Himmel schwangen die ersten, dem Sturmtief vorauslaufenden Dünungswogen heran. Noch war es nicht beunruhigend, aber Kapitän Carlsen zweifelte keine Sekunde daran, dass dies erst der Anfang war.

Von Stunde zu Stunde frischte der Wind immer mehr auf. Er fuhr heulend aus der Finsternis über das Deck, prallte wuchtig gegen Bordwand und Aufbauten und ließ die See immer gröber werden.

„Hab Ihnen 'ne Mug Tee gebracht." Im Seegang schwankend, kam der Steward ins Ruderhaus und reichte Carlsen die dicke Tasse, wobei sein Daumen die Untertasse fest auf den oberen Tassenrand presste. „Ist 'n Schuss drin, Sir."

Dankbar schlürfte der Skipper das heiße Getränk, das ihm wie Feuer durch den Leib rann. Tee mit Rum – nicht zu viel des Guten, aber es wärmte in der kalten, nassen Nacht. Und die würde noch lang werden.

Am Morgen des ersten Feiertages stand eine grobe Sturmsee, die sich malmend und polternd gegen die Bordwände presste und mit ihrer elementaren Gewalt die Fahrt des Schiffes zu hemmen versuchte. Carlsen ahnte, dass der Sturm seinen Höhepunkt noch nicht überschritten hatte, und bereitete sich auf einen weiteren Tag auf der Brücke vor. Am zweiten Feiertag lief eine See, wie sie auch er in seinen 15 Jahren als Kapitän noch nie gesehen hatte. Der Sturm war zum Orkan angewachsen, der mit 95 Knoten über den Atlantik raste und ihn in einen schäumenden, kochenden Hexenkessel verwandelte. Die Brückenfenster waren blind vor Gischt, und wenn Carlsen durch die sich drehende Klarsichtscheibe schaute, sah er nichts als eine wilde, wogende Wasserwüste; bleiernes Grau mit Flecken zerquirlenden, weißen Schaumes. Er spielte mit dem Gedanken, einen Nothafen anzusteuern.

„Wo stehen wir zurzeit, NO?"

„Auf etwa 13 Grad West, 300 Meilen südwestlich Lands End, Sir." Der wachhabende Navigationsoffizier tippte auf einen Punkt auf der Karte. „Aber das ist nur annähernd. Ich habe seit drei Tagen kein Besteck nehmen können und die Versetzung durch Sturm und Seegang dürfte doch ganz erheblich sein, Sir."

„Meldung von den südenglischen Häfen, Sir", unterbrach der Funker. „Lotsen können wegen des starken Seegangs nicht mehr gestellt werden."

Also verwarf Carlsen den Gedanken mit dem Nothafen wieder. Er nickte dem Wachhabenden zu: „Kurs beibehalten, aber lassen Sie mit der Fahrt heruntergehen! Hat keinen Sinn, weiter gegen den Sturm anzuknüppeln."

Der zweite Weihnachtstag verging, ebenso die folgende Nacht, ohne dass der Orkan in seiner Wucht nachgelassen hätte. Die See ringsum rauschte mit schaumweißen Kämmen aus dem Dunkeln heran, stieg gischtend an Bug und Bordwand hoch und überflutete das Deck mit tonnenschweren Wassermassen. Grau dämmerte der Morgen des 27. Dezember herauf, als Bootsmann Janssen im tropfnassen Ölzeug die Brücke betrat.

„Sir", schrie er durch das Tosen des Sturms, „das Schiff hat einen Riss, Sir!"

„Was?" Erregt packte Carlsen den Bootsmann bei den Schultern. „Einen Riss? Wo?"

„Direkt vor dem Brückenaufbau", keuchte Janssen. „Quer über das Deck und beide Bordwände fast bis hinunter zur Wasserlinie."

„Los, zeigen Sie!" Carlsen ergriff seinen Ölumhang und folgte dem Bootsmann hinunter an Deck. Ein Wagnis angesichts des Sturms und der überkommenden Wassermassen. Mehr schwimmend als gehend, die Finger um die Strecktaue gekrallt, sah sich der Skipper den Schaden an. Nicht schön, fand er, müsste aber mit Laschings aus Stahldrahttauwerk hinzukriegen sein.

„Lassen Sie Löcher schweißen und dann die Laschings so steif wie möglich setzen! Können Ihre Männer überhaupt arbeiten bei der Schaukelei?"

„Aye, Sir. Wird wohl gehen. Muss ja gehen."

Es wurde eine Arbeit unter schwersten Bedingungen, aber dann war der Sprung im Oberdeck mit Laschings versehen, die die Bruchstellen wie mit Klammern zusammenhielten. Zum Glück ließ der Sturm im Laufe des Tages nach, und Carlsen hatte den Eindruck, als ob auch die Brecher in immer längeren Abständen kämen und die Seen nicht mehr



STANDHAFTER KAPITÄN: Kurt Carlsen (rechts im Bild) weigerte sich, das Schiff zu verlassen. 13 Tage harrte er aus, seit dem 3. Januar 1952 in Gesellschaft des ersten Steuermanns der *Turmoil*, Kenneth Dancy
Foto: picture-alliance/dpa

so steil hereinrauschten. Er konnte nur hoffen, dass der Sturm sich ausgetobt hatte und er endlich ein paar Stunden schlafen konnte.

Als er am Freitagmorgen die Brücke betrat, fiel ihm sofort die düstere, fast schwarze Wolkenwand im Westen auf. Wie ein fester Wall stand sie unheildrohend über der Kimm, näherte sich mit beängstigender Geschwindigkeit. Und mit ihr waren auch die langen, weißen Schaumstreifen auf den Rücken der Wogen wieder da.

„Ich fürchte, es geht wieder los, Sir", sorgte sich der Wachhabende. „Die See ist auch schon wieder gröber geworden."

„Wenn jetzt nur die Laschings halten", ging es Carlsen durch den Kopf, denn mit diesem Schaden würde sein Schiff einen weiteren Orkan nicht überstehen. Dass die Wachgänger auf der Brücke ähnliche Gedanken bewegten, konnte er auch im Halbdunkel des Steuerhauses an ihren Gesichtern ablesen. Kein Wunder, denn die Böen waren so hart geworden, dass der ganze Brückenaufbau unter ihrem Ansturm erbebte. Und sie hatten die See zu riesigen Wogen aufgetürmt. Es waren schaumumkränzte Gebirge, die da aus dem Dunkel heranrollten.

„Sir, die Laschings sind gebrochen, der Riss hat sich vergrößert", keuchte der Bootsmann, nass bis auf die Haut. „Er klafft jetzt bis zur Wasserlinie bei Luke drei. Wasser dringt in den Laderaum …"

„Sir, sehen Sie sich das an …" Mit dem Schrei des Wachhabenden sah Carlsen Backbord voraus ein riesiges, schaumdurchzogenes Gebilde auf sein Schiff zukommen. Das war keine Woge mehr, das war eine Wand aus Wasser, gut 70 Fuß hoch. Brodelnd und kochend schwang sie heran, fast schon bedächtig, als wolle sie sich an dem Entsetzen der Männer auf der Brücke ergötzen. Und denen stockte der Atem. Mit weit aufgerissenen Augen starrten sie auf den Wassergiganten, bis sie mit ihrem Schiff emporgehoben wurden. Wie in einem Fahrstuhl fühlte es sich an, nur dass das Schiff dabei weit überholte; so weit, dass die Saling des Großmastes ins Wasser tauchte und die See über das Schanzkleid hereinkam.

Dann war die Riesenwoge unter dem Rumpf hindurchgerauscht, der Fahrstuhl fuhr wieder abwärts. Aber das Schiff richtete sich nicht wieder auf. Carlsen, den es beim Überrollen in die Backbordnock geschleudert hatte, hangelte sich wieder vor; mühsam, als erklimme er einen steilen Berg. Sein Schiff hatte gut 50 Grad Schlagseite, die Ladung war verrutscht. Aber das war noch nicht alles.

„Schiff steuert nicht mehr, Sir!"

Das Telefon zum Maschinenleitstand schnarrte, Chief George Brown war am Apparat: „Wir mussten die Maschine abstellen, Sir. Starker Wassereinbruch Laderaum drei, die Pumpen schaffen es nicht."

„Was ist mit Gegenfluten, Chief?"

„Unmöglich, Sir. Aus diesem Neigungswinkel kriegen wir sie nicht auf ebenen Kiel. Ruderschaft ist auch gebrochen. Wir werden versuchen, Notruder anzubringen."

Lauter Hiobsbotschaften. Das Schiff mit gestoppter Maschine und steuerlos im Orkan, ein Riss quer durch den Rumpf, starker Wassereinbruch und 50 bis 60 Grad Schlagseite. Schlimmer ging's kaum noch. Carlsen musste jetzt auch an die Passagiere denken; deren Backbordkabinen dürften schon überflutet sein.

„Die Leute von den Backbord- in die Steuerbordkabinen umquartieren! Den Kabinengang mit Matratzen, Decken und Kissen auspolstern! Die Stewards sollen sich ein paar Männer von der Mannschaft zur Hilfe nehmen!"

Ein Glück, dass noch die Hilfsmaschinen liefen. Es gab noch Strom und auch die Dampfheizung funktionierte noch. Aber ohne eigenen Antrieb wurde das Schiff zum Spielball der tobenden Elemente und schlug quer zur See. Die heranrollenden Wogen prallten wuchtig gegen die Steuerbordseite, überfluteten die Decks und hüllten den Rumpf in eine Wolke von Gischt. Carlsen hatte keine andere



HILFE VOR ORT: **Der britische Hochseeschlepper *Turmoil* unternahm mehrere missglückte Versuche, Schleppverbindung herzustellen; die Aktionen hatten die Welt in Atem gehalten**
Foto: picture-alliance/AP-Images

Möglichkeit mehr, er musste einen Notruf absetzen. Über den Kartenraum, wo er sich die letzte Position notierte, hangelte er sich durch zur Funkkabine: „Sparks, SOS absetzen! Standort steht hier auf dem Zettel. Sobald sich einer meldet, mich sofort benachrichtigen!“

Um 12:57 Uhr des 28. Dezember 1951 ging der Notruf hinaus.

Der US-Frachter *Southland* fuhr mehr unter als über Wasser. Das Motorschiff arbeitete schwer in dem Orkan, der über eine weite Seefläche hinwegraste, und Captain William P. Lawton konnte sich nicht erinnern, jemals einen so wütenden Sturm abgeritten zu haben.

„Funkraum, Sir – Notruf!“ Jemand hielt ihm den Hörer hin, er meldete sich. „Dampfer *Flying Enterprise* funkt SOS, Sir“, klang es aus der Muschel. „Treibt steuerlos mit starker Schlagseite im Orkan. Drei Schiffe haben bereits bestätigt. Position ist …“

„Ja, bin gleich bei Ihnen.“ Mit dem Funkspruch eilte Kapitän Lawton in den Kartenraum, verglich die Positionen. Demnach stand sein Schiff dem Havaristen am nächsten. In etwa vier Stunden könnte er vor Ort sein, immer vorausgesetzt, die angegebene Position stimmte. Er änderte seinen Kurs und steuerte mit Höchstfahrt auf die weit hinterm Horizont liegende Küste Cornwalls zu. Etwa 350 Seemeilen vor dieser Küste musste die *Flying Enterprise* ums Überleben kämpfen, und tatsächlich kam der Havarist um 5 Uhr nachmittags in Sicht.

„Mein Gott!“, stöhnte Lawton beim Anblick des Schiffes. „Seht euch das an! Der liegt ja fast schon auf der Seite.“

Kopfschüttelnd betrachtete er die in der hochgehenden See rollende und gierende *Flying Enterprise* und fragte sich, wie die Menschen an Bord mit dieser Schlagseite zurechtkamen. In dieser extremen Lage konnte doch niemand mehr sitzen oder stehen, ohne sich irgendwo festzuhalten.

„Radiotelefon von der *Flying Enterprise*, Sir.“ Lawton griff den Hörer der drahtlosen Verbindung und vernahm die Stimme Kapitän Carlsens. Die beiden Skipper kamen überein, dass jetzt, im dämmerigen Licht des Spätnachmittags und bei dem Seegang, unmöglich Rettungsboote ausgesetzt werden könnten. Das verschoben sie auf den nächsten Tag.

„Aber bleiben Sie in der Nähe, für alle Fälle!“ bat Kapitän Carlsen.

———

Der Morgen des 29. Dezember, es war ein Samstag, sah bereits fünf Schiffe, die auf den Notruf der *Flying Enterprise* herbeigeeilt waren. Sturm und Seegang hatten zwar im Lauf der Nacht etwas nachgelassen, aber die See ging immer noch beängstigend hoch. Dennoch ließen die Kapitäne der Frachter *Southland*, *Sherborne* und des US-Truppentransporters *General A. W. Greely* ihre Rettungsboote zum Abbergen der Passagiere und der Besatzung klarmachen – Motorboote, denn bei der hohen See war an einen Gebrauch von Riemen nicht zu denken. Zusätzlich umkreiste der norwegische Tanker *H. Westfal Larsen* die *Flying Enterprise* und pumpte dabei 500 Tonnen Öl außenbords, um den Brechern die Gewalt zu nehmen und ein Überkämmen der Wogen zu verhindern. Langsam breitete sich das Öl auf der Wasseroberfläche aus und bedeckte sie mit einer zähen, in allen Farben schillernden Schicht.

Als erstes Schiff ließ die *Southland* ein Boot zu Wasser, dann fierte der Tanker einen Motorkutter – und hatte auch gleich Pech. Kaum war das Boot im Wasser, setzte der Motor aus. Eine heranrollende Woge schmetterte das Boot gegen die Bordwand, das Ruder brach und die Besatzung hangelte sich eilig an den Manntauen wieder zurück an Bord, während ihr beschädigter Kutter in der rauen See schnell abtrieb. Die Boote der *Southland*, der *Sherborne* und des Truppentransporters kämpften sich durch die Seen an die *Flying Enterprise* heran, konnten aber wegen der starken Schlagseite zur Übernahme der Schiffbrüchigen nicht anlegen.

„Lassen Sie die Leute vom Heck aus springen, Captain!“, brüllte der Bootssteurer der *Southland* zu Carlsen hoch. „Da ist es leichter für uns.“

Carlsen zeigte „verstanden“ und führte die Schiffbrüchigen auf den beschwerlichen Weg nach achtern. Eine weitere Herausforderung für die erschöpften Männer und Frauen, wie sie sich da in einer Reihe auf dem extrem schräg stehen-

den, hin und her schwankenden Deck die Reling entlang mühsam zum Heck vorarbeiteten. Dort wies Carlsen sie an, mit jeweils zwei seiner Männer gemeinsam zu springen. „Das ist zwar auch nicht ganz ungefährlich für Sie, aber die Männer in den Booten werden sofort bei Ihnen sein und Ihnen helfen."

Nach anfänglichem Zögern sprangen die Ersten. Es war nicht mehr hoch vom achteren Doppelpoller herunter ins Meer und sie wurden auch gleich von den Bootsgasten aufgefischt. Mit den ersten zehn Geretteten lief das Boot der *Southland* zurück zum Schiff und war um 12:25 Uhr erneut bei dem Havaristen, um das Rettungswerk fortzusetzen. Zu allem Unglück kollidierte es dabei mit dem Motorkutter der *Greely* und beschädigte dessen Schraube, der daraufhin den Einsatz abbrechen musste.

Bis 5 Uhr nachmittags dauerte die Rettungsaktion, dann waren alle Passagiere und Besatzungsmitglieder abgeborgen. Alle bis auf einen: Kapitän Carlsen weigerte sich beharrlich, sein Schiff aufzugeben. Als das Boot der *Southland* noch einmal zur *Flying Enterprise* zurücklief, um auch den Kapitän mitzunehmen, lehnte der entschieden ab. Er wollte sein Schiff nicht verlassen, solange es noch schwamm.

„Na denn – viel Glück!" Grüßend legte der Offizier, der das Boot führte, die Hand an die Mütze und ließ zurück zur *Southland* steuern. Der Einsatz war erfolgreich abgeschlossen, mit 15 Schiffbrüchigen an Bord setzte der Motorfrachter seine durch die Rettungsaktion unterbrochene Fahrt nach Rotterdam fort. Standsicher in der Brückennock festgeklemmt, blickte Captain Lawton noch lange auf die achteraus im Seegang taumelnde *Flying Enterprise* zurück, bis sie hinter dem Rücken grau wogender Seen außer Sicht kam. Er bewunderte den Mut des jungen Kapitäns und fragte sich, ob er unter diesen Umständen auch an Bord geblieben wäre.

Er wusste es nicht.

Nachdem der dunkle Osthorizont die Schiffe geschluckt hatte, wurde sich Kapitän Carlsen erst recht seiner fatalen Lage bewusst – ein einsamer Mann auf einem einsamen Schiff, das nur noch von einer Luftblase über Wasser gehalten wurde. Aber wie lange noch? Das schräg stehende Deck gegen den Wind gewandt, trieb es dahin, sodass die Brecher an Deck und Aufbauten hochwuchteten und das Schiff allmählich zerschlugen.

Er wusste, dass die Reederei zwei Schlepper hierher beordert hatte – die britische *Turmoil* und den Niederländer *Oceaan*, beides PS-starke Hochseeschlepper. Er konnte nur hoffen, dass sie noch rechtzeitig eintrafen. Aber das würde frühestens in zwei Tagen sein.

Carlsen biss die Zähne zusammen und arbeitete sich an der hochstehenden Steuerbordreling zurück zur Brücke, wobei er sich mehr kriechend als aufrecht fortbewegte. Irgendwann erreichte er sie, lehnte sich erschöpft und völlig ausgepumpt gegen das Deck. Er hatte sich noch nie so allein und gottverlassen gefühlt wie jetzt – in durchnässter Kleidung, zitternd vor Kälte, die der eiserne Schiffsrumpf ausströmte; ohne Licht, ohne Heizung und ohne Aussicht auf ein warmes Essen sah er schaudernd der kommenden Nacht entgegen. Sein einziger Trost waren die hin und wieder sichtbaren Lichter des US-Transporters *Golden Eagle*, der noch am Vormittag hinzugekommen war und für alle Fälle in der Nähe blieb.

Samstagmorgen, 30. Dezember 1951.

Nach einer äußerst unbequemen Nacht, die er auf einem festgekeilten Stuhl in seiner Kabine verbracht hatte, sah Carlsen durch das salzverschmierte Bulleye einen weiteren Sturmtag heraufziehen. Ächzend stemmte er sich hoch und griff nach dem Funksprechgerät, das jetzt seine einzige Verbindung zur Außenwelt darstellte.

„*Flying Enterprise* ruft *Golden Eagle*, bitte kommen!"

Der Funker antwortete sofort und rief den Kommandanten, Captain William Donohoe, ans Gerät. Er hatte eine bittere Enttäuschung für Carlsen bereit: Der holländische Schlepper würde nicht kommen, weil er zu einem Seenotfall in die Biskaya beordert worden war. Ein weiterer Tiefschlag für Carlsen, der sich aber nicht entmutigen ließ. Jetzt brauchte er erst mal was zu essen, sonst würde er die kommenden Tage nicht überstehen. Also raffte er sich auf und quälte sich durch die Brückenräume, bis er in einer Kabine einen Kuchen fand; einen großen, runden Kuchen mit einem Loch in der Mitte – einen überdimensionierten Gugelhupf. Der stillte den ärgsten Hunger und sollte auch für die nächsten Tage reichen. Jetzt wurde außerdem das Verlangen nach einem heißen Tee oder Kaffee übermächtig, aber das musste er sich versagen. Auf diesem Schiff gab es nichts Warmes oder Heißes mehr, hier gab es nur noch Kälte. Aber allen Widrigkeiten zum Trotz sann er auf eine Möglichkeit, sich dennoch Tee aufzubrühen.

> **„Wir müssen die Maschinen abstellen, Sir! Starker Wassereinbruch in Laderaum drei"**
>
> Meldung an Kapitän Carlsen

Montag, 31. Dezember. Ein Tag, an dem man sich gewöhnlich auf die Silvesterparty vorbereitete. Kapitän Carlsen aber bereitete sich auf einen weiteren ungemütlichen Tag auf seinem schwimmenden Wrack vor, wobei er nie wusste, wann die See es sich holen würde. Doch bis jetzt hielten die Schotten, und der Riss vor der Brücke hatte sich offenbar auch nicht vergrößert, sodass die im Inneren eingeschlossene Luftblase das Schiff auch weiterhin an der Oberfläche hielt. Von Captain Donohoe erfuhr Carlsen, dass die Navy den Zerstörer *John W. Weeks* zur Ablösung der *Golden Eagle* herbeordert hatte. „Der wird sich dann um Sie kümmern, bis die *Turmoil* eintrifft. Kann ich irgendwas für Sie tun, Käpt'n?"

„Ja", rief Carlsen zurück, das könne er. Er habe die Schiffspapiere in einen wasserdichten Beutel gepackt und diesen in einer Schwimmweste verstaut. Die würde er gleich über Bord werfen und bitte darum, sie aufzufischen. Aber das ging schief. Trotz aller Bemühungen gelang es nicht, die Schwimmweste aus der schweren See rauszuholen. Sie trieb ab. Am Abend rief Carlsen Captain Donohoe noch einmal an, gab einen kurzen Lagebericht und schloss:

„Tut mir aufrichtig leid, dass ich Ihren Reiseplan umgeworfen habe. Sie haben durch mich mehrere Tage verloren."

„Schadet doch nichts", beschwichtigte Donohoe. „Aber steigen Sie bloß auf den Zerstörer um. Da haben Sie es doch viel bequemer!"

„Stimmt schon", gab Carlsen zu. „Aber Sie wissen doch, wie ich darüber denke. Ich habe wertvolle Ladung und Post für die Staaten, so um die 5.000 Säcke, dazu 500 Tonnen Kaffee. Heulen Sie bitte mit der Sirene, wenn Sie morgen losfahren. Sollte ich Sie nicht hören – ich bin verdammt müde, wissen Sie – dann werde ich Sie anrufen, sobald ich aufwache."

Es war noch dunkel, als am Neujahrsmorgen das Typhon der *Golden Eagle* seinen Abschiedsgruß herüberheulte und die Lichter des Zerstörers in Sicht kamen. Auf und ab tanzend, mal hinter den Wogen verschwindend und dann wieder durch die vom Zerstörerbug aufgeworfenen Gischtschleier unruhig flackernd, näherten sie sich stetig der treibenden *Flying Enterprise*.

„Guten Morgen und ein glückliches neues Jahr", rief Carlsen über Funksprech den Zerstörer an und ließ die Sprechtaste los.

„Danke", schallte es aus der Muschel. „Hier spricht Commander Thompson. Ich wünsche Ihnen das Gleiche. Alles Gute – und halten Sie aus!"

Bei Hellwerden stand der Zerstörer in der Nähe. *Allan-M.-Sumner*-Klasse, ging es Carlsen durch den Kopf, die Nummer 701 stand an seinem Bug. Das Wetter hatte sich zwar etwas gebessert und das Barometer stieg auch langsam wieder, aber der schlanke Zerstörer rollte in den Seen zum Gotterbarmen. Er kam auch nicht näher, sondern trat in sicherer Entfernung auf der Stelle und wartete geduldig auf weitere Wetterverbesserung. So verging der Dienstag, der Mittwoch. Und der sehnlichst erwartete Schlepper *Turmoil* war immer noch nicht da.

„Hier spricht Commander Thompson. Alles Gute – und halten Sie aus!"

Zerstörer-Kommandant an *Flying Enterprise*

Das konnte er auch nicht, weil er mit dem im Sturm havarierten englischen Tanker *Mactra* auf dem Haken erst am Mittwoch auf der Reede von Falmouth/Cornwall eingetroffen war. Der Skipper, Frederik Daniel Parker, hatte das Drama um die *Flying Enterprise* über Funk verfolgt, war also bestens im Bild. Bereits Silvester hatte ihn die Reederei angewiesen, nach Ablieferung des Tankers sofort wieder auszulaufen mit Kurs auf die *Flying Enterprise* und das Schiff nach Möglichkeit einzubringen.

„Na Mahlzeit", war Parkers Kommentar gewesen. „Da haben wir uns mal eben sieben Tage mit dem Tanker auf dem Haken durch die Biskaya geknüppelt und müssen auch gleich wieder raus. Und auch wieder in den dicksten Schiet."

„Das ist das Leben auf einem Hochseeschlepper, Käpt'n: immer in Bewegung", grinste der Erste Offizier. Parker beugte sich über die Seekarte und steckte die Entfernungen ab. „Dumm ist nur, dass wir nicht vor morgen Abend bei dem Dampfer sein können. Dann ist es dunkel. Was denken Sie?", richtete er das Wort an seinen Ersten. „Gut 500.000 Pfund ist der Frachter doch sicher wert. Dazu die Ladung, sagen wir 150.000, wären also 650.000 Pfund. Gibt'n fetten Bergelohn."

„Sicher, Käpt'n." Der Erste war Realist. „Aber noch haben wir ihn nicht im Hafen. Sie wissen doch: no cure, no pay!"

Die alte Schlepperregel – kein Erfolg, dann auch keine Bezahlung. Und ein neues Sturmtief war im Anmarsch.

Der Sturm hatte an Stärke eingebüßt und auch die See lief nicht mehr ganz so hoch, sodass der Zerstörer sich näher herantraute. Carlsen, der vom Kuchen nun wirklich genug hatte, erbat vom Zerstörer-Kommandanten etwas Abwechslung von seinem eintönigen Speiseplan wie Sandwiches und heißen Kaffee.

„Aber selbstverständlich, Captain. Ich dachte, Sie hätten genug zu essen an Bord."

„Hab ich auch", antwortete Carlsen. „Nur – ich komme nicht ran. Ich habe die letzten Tage nur von Kuchen und Tee gelebt."

„Donnerwetter!", staunte der Commander. „Wie Sie bei 60 Grad Schlagseite Tee aufbrühen, das müssen Sie mir gelegentlich mal erklären! Ich lasse Ihnen ein Paket fertigmachen, und das schießen wir dann mit der Leine rüber."

Es wurde ein haariges Manöver, bei dem der Zerstörer an der hochliegenden Steuerbordseite der Flying Enterprise heranschlingerte. Dreimal brach die bereits belegte Leine, erst beim vierten Mal hielt die Verbindung und Carlsen konnte die Box mit den kulinarischen Köstlichkeiten aus der Zerstörer-Kombüse herüberziehen. Für ihn wurde es ein Festmahl.

In der folgenden Nacht erreichte auch die *Turmoil* den Schauplatz des Dramas. Geleitet vom Suchscheinwerfer des Zerstörers, näherte sich der Hochseeschlepper aus nördlicher Richtung, arbeitete sich langsam heran. „Für mich ein wunderbarer Anblick", erinnerte sich Carlsen später. „Über Sprechfunk vernahm ich zum ersten Mal die Stimme Captain Dan Parkers, ermutigend, zuversichtlich; die Stimme eines tüchtigen, entschlossenen Mannes."

Parker war klar, dass er in der Dunkelheit kein Boot zur Übergabe der Schlepptrosse aussetzen konnte, und nach Rücksprache mit Carlsen kamen beide Kapitäne überein, diese Aktion auf Freitagmorgen zu verschieben. Für Carlsen also eine weitere einsame Nacht auf seinem schwer havarierten Schiff – die sechste. Dennoch war er guten Mutes. Der Schlepper stand in der Nähe, und morgen würde er die Schlepptrosse übernehmen.

Es wurde eine elende Plackerei!

Fast den ganzen Freitag versuchten die Männer, eine Schleppverbindung herzustellen. Für Carlsen eine kräftezehrende Arbeit, weil mit der herübergeholten Leine die nächstdickere nachgezogen werden musste, bis eine haltbare Trossenverbindung zustande kam. Für einen einzelnen Mann fast schon unmöglich, wenn er dazu auch nur einhändig arbeiten konnte, weil er sich ja wegen der starken Schlagseite mit der anderen Hand ständig irgendwo festhalten musste.

„Ich laufe in Luv von achtern an“, tönte es aus Carlsens Funksprechgerät. „Und zwar auf einem Kurs, der etwas von Ihnen wegführt. Ich komme so nah wie möglich heran, dann schießen wir Ihnen die Leine rüber.“

So nah wie möglich, das waren unter 100 Meter, denn viel länger war so eine Leine nicht. Ein Wagnis bei der hochgehenden See, das vom Schlepperkapitän und seinem Rudergänger völlige Beherrschung des Schiffes erforderte. Carlsen beobachtete gespannt, wie die *Turmoil* gegen Wind und Seegang schräg von achtern anlief, sich dann etwas sacken ließ, bis der Abstand nur noch knapp 50 Meter betrug. Er schlang einen Arm um die Reling, fasste die herübergeschossene Leine und begann sie einzuholen, bis seine Hand die angesteckte Hanfleine erreichte. Die war kalt, nass und glitschig und rutschte ihm beim Überholen des Schleppers wieder aus der Hand.

Zweiter Versuch. Dann der dritte, der vierte. Beim siebten Mal hatte er es fast erreicht; hatte das Auge der dicken Schlepptrosse mit übermenschlicher Anstrengung fast bis zum Poller gezerrt, als durch die Bewegungen der Schiffe wieder starker Zug auf die Leine kam und sie brechen ließ. Carlsen hätte heulen können vor Wut und Enttäuschung; für heute war er mit seinen Kräften am Ende.

Freitag, 4. Januar 1952.

Die See ging erneut hoch, der vorher schon stark böige Wind hatte Sturmstärke erreicht, blies mit Stärke 9 bis 12 aus Südwest. Kapitän Parker hatte eingesehen, dass ein einzelner Mann mit der schweren Trosse nicht zurechtkommen konnte, und rief Carlsen über Funksprech an: „Ich schicke Ihnen meinen Ersten herüber. Mit zwei Mann müsste es zu schaffen sein.“

Das war zwar richtig, doch es war Carlsen schleierhaft, wie Parker bei dem Sturm und Seegang seinen Ersten Offizier übersetzen wollte. Aber Schlepperleute waren ja mit allen Wassern gewaschen, und Parker erklärte ihm auch genau, wie er sich das schwierige Manöver vorstellte. Er würde, wie bisher, von achtern anlaufen und sich so nah wie möglich an das Heck heranarbeiten, bis der Schlepperbug, eben das Heck des Frachters überlappend, neben dessen Achterschiff liege. Dort würde er sich so lange halten, bis der Eins O übergesprungen sei. Ein Manöver, das hohes seemännisches Können erforderte, geradezu perfekte Seemannschaft, und das traute Carlsen dem Skipper und seiner Mannschaft durchaus zu.

Also kroch er aus dem Funkraum mühsam zum Heck und harrte der Dinge, die da kommen sollten. Und die kamen. Es wurde auch für ihn ein atemberaubendes Schauspiel, wie der Schlepper sich quer zur See schlingernd an das Heck seines Schiffes heranarbeitete. Schien er eben noch mit genügend Abstand bis zu seinem Topplicht im Wellental zu verschwinden, so rauschte er auf dem Rücken der nächsten, sich aufsteilenden Woge heran; schien sich mit gischtumsprühtem, immer größer werdendem Bug wie ein Seeungeheuer auf die *Flying Enterprise* stürzen zu wollen.

Carlsen hörte es schon krachen. Aber der geschickt mit Ruder und Maschinen arbeitende Parker fing seinen Schlepper noch rechtzeitig ab, rückte Meter um Meter neben das Heck, bis der Zwischenraum nur noch knappe drei Meter betrug. Dazwischen nichts als schäumende, kochende See, die Kenneth Dancy im Sprung überwinden musste. Schaffte er es nicht, würde er zwischen den Bordwänden zermalmt werden. Angetan mit Rettungsweste, hatte der zum Sprung bereite Dancy die Bewegungen beider Schiffe aufmerksam verfolgt. Dann, als die See das Vorschiff der *Turmoil* anhob und der Bug über dem Heck des Frachters schwebte, sprang er. Ein waghalsiger Sprung, der jedem Zirkusartisten zur Ehre gereicht hätte. Wuchtig prallte er gegen die Reling, klammerte sich an das Eisen und wurde auch gleich von dem entschlossen zupackenden Carlsen ergriffen und an Bord gezogen.

„Hello Captain“, strahlte er ob des geglückten Sprungs, „da bin ich!“

Als der Samstagmorgen heraufdämmerte, näherte sich die *Turmoil* erneut dem Havaristen. Es war Kapitän Parkers achter Anlauf. Wieder arbeitete er sich luvwärts heran, wieder schoss er die Leine herüber, und endlich gelang es den beiden einsamen Männern auf der *Flying Enterprise*, die schwere Trosse einzuholen und an einem Poller der hochkant stehenden Steuerbordseite zu belegen. Kapitän Parker ließ 750 Meter Trosse auslaufen und begann zu ziehen; sacht und gefühlvoll, denn da die Trosse aufgrund von Länge und Gewicht tief im Wasser durchhing, übte sie einen gewaltigen Zug auf das Schleppobjekt aus und konnte bei zu plötzlicher Beanspruchung brechen.

Dennoch konnte es auch der erfahrene Parker nicht verhindern, dass die Trosse beim gelegentlichen Strammkommen infolge der Sturmseen rasselnd und funkensprühend über die Schleppbügel rumorte. Aber das fast schon Unmögliche war geschafft: Der Schleppzug war in Fahrt, die Hilfe des am Samstag eintreffenden französischen Schleppers *Abeille 25* wurde dankend abgelehnt.

Fünf Tage lang schleppte die *Turmoil* ihren Schützling, brachte ihn Meile um Meile dem rettenden Zielhafen näher, wobei die unkontrolliert im wieder stärker werdenden Seegang gefährlich schwoiende *Flying Enterprise* ihr Zugpferd immer wieder aus dem Kurs zu werfen drohte. Dann, nur noch 41 Meilen vor Falmouth, brach die Trosse. Sie war dem im Seegang ständig wechselnden Zug nicht mehr gewachsen. Die bereits im Sinken begriffene *Flying Enterprise* trieb mit 80 Grad Schlagseite auf den englischen Kanal zu. Carlsen und Dancy sprangen ins Wasser und wurden von der *Turmoil* aufgefischt. Das Schiff trieb ab und sank um 16:10 Uhr des 10. Januar 1952 am Eingang des Ärmelkanals auf 49° 38′ Nord und 4° 23′ West. Im Juni 2001 wurde das Wrack in einer Tiefe von 84 Metern wiederentdeckt. ⚓



DEN RUMMEL NICHT GEWOHNT: Der Kapitän signiert in Paris das Buch *Carlsen, Captaine courageux* von Mogens Kofod-Hansen
Foto: picture-alliance/akg-images

In der nächsten Ausgabe: Schulschiff *Pommern* hofft als hilfloses Wrack im Dezember 1928 auf die Bergungsschlepper *Heros* und *Seefalke.*

Orakel der Royal Navy: Samuel Pepys

Mit allen Wassern

Der Machtkampf zwischen Krone und Parlament bestimmte England im 17. Jahrhundert. So sehr die Royal Navy darin verstrickt war, so sehr profitierte sie über Jahrzehnte von Samuel Pepys, der im Eiltempo an die Spitze ihrer Administration aufrückte

Von Kapitän z. S. a. D. Wilhelm Reiss

Helmut Schmidt entgegnete einmal auf die Frage, welche Literatur er in den Sommerurlaub mitnehmen würde: „Das Tagebuch des Samuel Pepys." Wer war dieser Mann? Und was macht ihn so interessant, dass ein deutscher Bundeskanzler zu den Aufzeichnungen eines Briten aus dem 17. Jahrhundert griff?

Samuel Pepys (gesprochen „Pieps") erlebte dramatische Konflikte zwischen Krone und Parlament um Macht und Religion, den „Lordprotektor" Oliver Cromwell, vier Könige, die „Glorious Revolution" und dazu Seekriege gegen Holland. Pepys war als Sohn eines Londoner Schneiders einfacher Herkunft, aber hochintelligent und sehr ehrgeizig. Durch Stipendien konnte er Jura in Cambridge studieren, schloss 1654 mit dem Bachelor ab und später sogar mit dem Master.

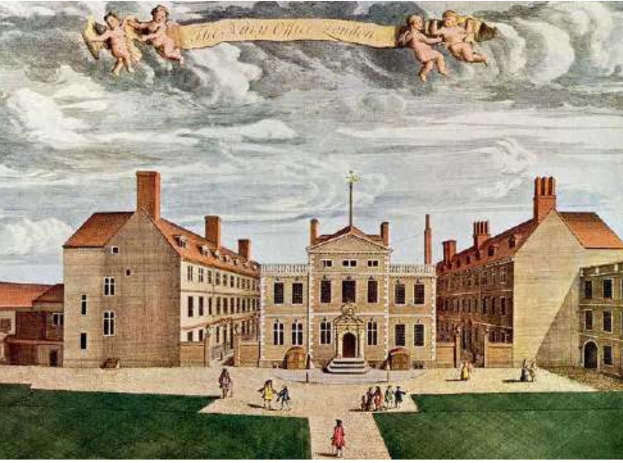
Im Haushalt seines adeligen Vetters Edward Montagu fand Pepys eine erste Anstellung und verdingte sich teilzeitbeschäftigt im Schatzamt von Ed-

DUTCH SEA WAR: 200 Jahre lang trugen Engländer und Holländer ihre Konflikte mit wechselndem Erfolg unter anderem auf der See aus. Dieser schwierigen Phase der englischen Geschichte sollte Samuel Pepys seinen Stempel aufdrücken Foto: picture-alliance/akg-images

gewaschen



STAATSSEKRETÄR – PRÄSIDENT – ABGEORDNETER: In Navy und Politik vielseitig engagiert, hinterließ Samuel Pepys (1633–1703) Aufzeichnungen, die zu den wichtigsten literarischen Erzeugnissen des englischen Sprachraums zählen Foto: picture-alliance/Topfoto



HERZ DER ENGLISCHEN MARINE: Im Navy Office in London war Pepys vor allem für die Materialbeschaffung und Verpflegung der Marineangehörigen verantwortlich Foto: SZ-Photo/United Archives

HÖCHSTE KREISE: Marine-Chefsekretär Pepys und der Earl of Sandwich diskutieren über die Bewaffnung eines Kriegsschiffes
Foto: picture-alliance/Heritage Images

ward Downing, was seinem Wissen um Staatsfinanzen zugutekam. 1655 heiratete Pepys die erst 15-jährige Elisabeth, Tochter eines französischen Einwanderers. Doch nach 14 Jahren Ehe starb sie an Typhus. Er selbst überlebte eine damals noch oft tödliche Nierensteinoperation ohne Anästhesie.

Pepys Bindung an die Marine begann 1659, als ihn ein Admiral zu seinem Sekretär ernannte. Und als König Charles II. den Admiral zum Earl of Sandwich erhob, honorierte dieser Pepys' gute Dienste mit dem Posten des „Clerk of the Acts“ im Navy Board (etwa Sekretär des Marineamtes), zuständig für Schiffbau, Logistik und Bemannung der Flotten. Bald überflügelte er, der Arithmetik und Statistik beherrschte, seine 30 Kollegen und ging hart gegen Korruption vor.

Umfassend engagiert

Äußerst diszipliniert, erschien er bereits um 4 Uhr morgens im Office, nahm tagsüber allerdings erhebliche Auszeiten, etwa für Besuche in Gasthäusern, im Theater und für seine Verpflichtungen am Hof. Dass er in vielerlei Hinsicht ein Könner war, fiel zunehmend auch allgemein auf. So wurde er mehrfach Friedensrichter, bald auch Mitglied der Leuchtfeuerverwaltung und der Fischereikommission sowie 1665 der Royal Society. Weitsichtig veranlasste er, alle englischen Küstenbereiche karthografisch zu erfassen, womit er die Grundlage für das vorzügliche englische Seekartenwesen legte.

Als eher symbolische Ehrung erhielt Pepys die Auszeichnung „Freedom“ von Portsmouth und wurde in die Kommission zur Verwaltung des zu England gehörenden Tanger berufen, wo man ihn als Problemlöser schätzte. Als die Kolonie 1683 nicht mehr zu halten war, fiel Pepys die mühselige Aufgabe zu, die Kompensation für aufgegebenes Besitztum zu regeln.

Die Versorgung der Flotten von Land aus zu organisieren, war für das Navy Board besonders in Kriegszeiten schwierig. Zwei der drei Seekriege gegen Holland fielen in die Amtszeit von Pepys, wobei sich als größtes Problem herausstellte, den Einsatz von Finanzmitteln zu rechtfertigen!

Im zweiten britisch-holländischen Seekrieg von 1665 bis 1667 erlitten die Engländer die vielleicht demütigendste Niederlage ihrer Geschichte, als der große holländische Admiral de Ruyter die Kettensperre des Medway an der Themsemündung durchbrechen, zahlreiche Ankerlieger abfackeln und das stolze Flottenflaggschiff *Royal Charles* abschleppen ließ. Mitte 1669 ließ Pepys im Licht von Ölfunzeln überstrapaziertes Augenlicht so stark nach, dass er zu erblinden drohte. So beendete er seine Tagebucheintragungen, die er ab 1660 detailliert geführt hatte, und nahm sie zum Schaden für die Nachwelt auch nicht wieder auf – ist es doch gerade sein Tagebuch, das seinen Rang in der englischen Literatur begründet! Er erblindete übrigens nicht.

Natürlich hatte Pepys auch Feinde, gegen die er das Navy Board in teils langwierigen Kommitees verteidigen musste, aber als Meister penibler Dokumentationen behielt er stets die Oberhand. Da war es folgerichtig, dass ein Mann seines Zuschnitts Member of



GEFAHR NICHT ERKANNT: Der legendäre niederländische Angriff auf Medway an der Themsemündung am 9. Juni 1667 war auch für Pepys eine schwere persönliche Niederlage
Foto: picture-alliance/akg-images

Parliament würde, was er dann 1673 für Castle Rising und sechs Jahre später für Harwich tatsächlich war.

Bereits 1672 ereignete sich der dritte Seekrieg (Pepys' zweiter) gegen Holland. Dabei unterlagen die Holländer auf dem entfernten Kriegsschauplatz Neu Amsterdam, das nun zu New York wurde. Aber in der Seeschlacht von Solebay (nahe Norwich) verlor der Admiral Earl of Sandwich beim Untergang der *Royal James* zusammen mit 700 Mann sein Leben.

Nach dem Krieg setzte die anglikanische Kirche die Entfernung von Katholiken, den „Papisten", aus der Marine durch. Dieser Einschnitt traf auch den konvertierten Bruder des Königs, denn bisher hatte stets der Duke of York als „Lord High Admiral" an der Spitze der Marine gestanden.

Pepys wird Marinesekretär

Charles II. richtete nun eine Admiralitätskommission ein, mit Pepys als Sekretär. Zwar gab es eine Admiralität schon lange, aber sie war nicht eigenständig. So war es ein geradezu historischer Moment, als Pepys deren Amtssitz weg von Whitehall verlegte und damit eine vom Hof losgelöste Institution schuf, die immerhin 300 Jahre lang Bestand haben sollte! Auch wurde er Gouverneur des „Christ's Hospital"-Internats und ließ dessen Mathematiksektion für Seeleute öffnen. Darüber hinaus übernahm er 1676 den Vorsitz von „Trinity House", der Leuchtfeuerverwaltung, und die der Tuchwirkergilde. Besonders am Herzen lag Pepys die Personalentwicklung in der Navy, zumal er ohnehin daran beteiligt war, Admirale und Kapitäne zu ernennen. So erließ er Bestimmungen für Seekadetten, Freiwillige und Bordpfarrer.

Als weitsichtig erwies sich eine Laufbahnprüfung für jüngere Offiziere, was die

EINFLUSS IM PERSONALWESEN

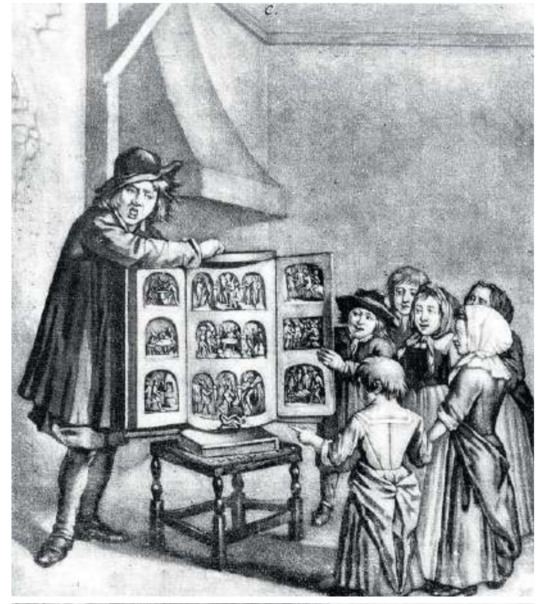
Besondere Aufmerksamkeit schenkte Samuel Pepys der Personalentwicklung in der Navy. An der Ernennung von Kapitänen und Admiralen bereits beteiligt, erließ er Bestimmungen unter anderem für Kadetten

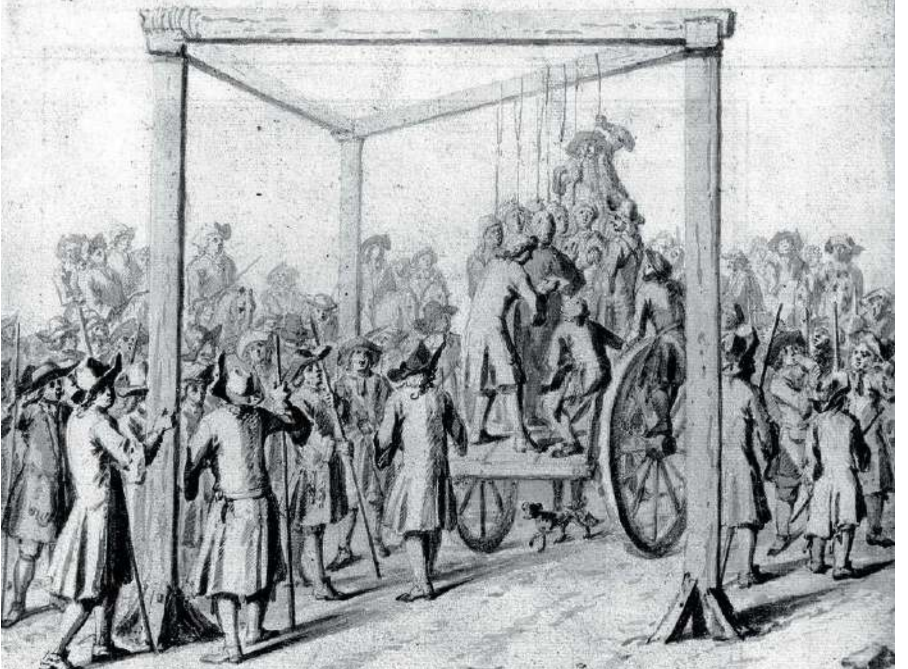
ENGLISCH-NIEDERLÄNDISCHE SEEKRIEGE

Nach dem Niedergang der spanischen Vorherrschaft rangen die Niederlande und das Vereinigte Königreich um die Seemacht, die England mit der Navigationsakte von 1651 beanspruchte (1. Krieg 1652–1654). Es standen weniger Territorial-, sondern vielmehr Handelsinteressen im Vordergrund, für die es galt, die Seewege zu kontrollieren.

Nachdem ein großer Teil der englischen Flotte auf der Themse zerstört worden war, willigte England in den Frieden ein (2. Krieg 1664–1667), ging jedoch gemeinsam mit Frankreich ab 1672 abermals gegen die Niederlande vor (3. Krieg 1672–1674).

Nach wechselhaftem Erfolg konnte die unter Lordprotektor Oliver Cromwell (1599–1658) systematisch ausgebaute Royal Navy den englischen Seehandel letztlich stärken, dem die Niederlande dauerhaft nichts entgegenzusetzen hatte.









EINBLICKE IN DIE GESELLSCHAFT: Pepys Tagebuch zeigt Höhen und Tiefen in der Entwicklung Englands im 17. Jahrhundert und ist außerdem ein pures Lesevergnügen

Fotos: picture-alliance/Topfoto (4)

Professionalisierung der Royal Navy erheblich beförderte, konnte man sich doch beim Heer noch bis 1871 Offizierskommissionen kaufen! Es heißt, dass er sich allein dadurch einen Ehrenplatz in den Annalen der Royal Navy gesichert habe.

Er baute außerdem das Prinzip des „Half Pay" aus, also die Hälfte des Soldes für Offiziere, wenn man sie vorübergehend nicht im Dienst benötigte.

30 neue Kriegsschiffe

Mit diesen Maßnahmen schuf er die Voraussetzungen für eine über das gesamte Jahr einsatzbereite Flotte, was in etlichen Ländern noch nicht üblich war. Es war auch ein großer Erfolg, als Pepys 1677 das Parlament dazu brachte, ihm die Finanzmittel für 30 neue Kriegsschiffe zu genehmigen.

Diese ließ er ohne Verzögerung auflegen, sogar in weitgehend standardisierter Form. Wegen seiner Machtfülle nannte man ihn „Orakel der Marine", doch auf diesem Höhepunkt von Ruhm und Einfluss musste er 1679 wegen Verdachts auf „Papismus" und Verrat zugunsten der Franzosen zurücktreten und brachte sogar sechs Wochen im Tower von London zu.

Er organisierte aber seine Verteidigung so erfolgreich, dass kein Makel an ihm haften blieb. Allerdings war er vier Jahre lang außer Dienst. Dennoch behielt er die meisten seiner Ämter und ging bei Hof ein und aus. 1683 setzte ihn der wohlmeinende König wieder ein und ernannte ihn zum „Sekretär für die Angelegenheiten der Admiralität von England" – ein Titel, den niemand sonst führte und je führen sollte! Pepys wählte man sogar zum Präsidenten der „Royal Society".

Als der König 1685 starb, blieb er auch bei dessen Nachfolger Jakob II. in hohem Ansehen. Dieser stimmte einer Reform auf Drängen von Pepys zu, die nach zwei Jahren dazu führte, dass man das Navy Office mit der Admiralty zusamenlegte. Damit lag alles in der Hand des „Orakels der Marine"!

FÜR EINIGE ZU MÄCHTIG?

Wegen seiner Machtfülle nannte man ihn das *Orakel der Marine.* Auf dem Höhepunkt von Ruhm und Einfluss musste er zurücktreten. Der Vorwurf: Verdacht auf Papismus und Verrat an die Franzosen

Verhaftet – und freigelassen

Doch der König war Katholik wie sein Vorgänger, und man zwang ihn bereits 1688 ins Exil. In der „Glorious Revolution" wollte sein Nachfolger, der verwandte Oranier und Protestant Wilhelm III., Pepys im Dienst halten, aber der zunehmende Ausschluss „papistischer" Amtsinhaber traf auch ihn, der 1689 seinen Abschied nehmen musste.

Er war des Verrats angeklagt und wurde verhaftet, aber bald wieder freigelassen. Doch seine Karriere als wohl erfolgreichster Administrator der Royal Navy war damit beendet. Immerhin verlieh ihm London noch ihren „Freedom".

Jetzt, als Pensionär, wollte Pepys Memoiren schreiben, sammelte dafür alles, dessen er habhaft werden konnte, und organisierte es in einer „Bibliotheca Nautica", aber zum Schreiben kam er nicht. So sagt man, dass man ihm sogar dankbar dafür sein müsse, weil seine 3.000 ledergebundenen Bücher



BATTLE OF SOLEBAY: **75 niederländische Schiffe konnten 1672 gegen 93 Schiffe der englisch-französischen Flotte die drohende Blockade ihrer Küste verhindern**
Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

ein unvergleichlich größer' Ding seien als alles, was er selbst geschrieben haben könnte! Pepys starb 1703 und ist an der Seite seiner Frau in der Londoner St. Olave's Kirche bestattet. Es gibt eine Büste, eine Statue, die Pepys Road und sogar einen „Samuel Pepys Club". Seine Bibliothek hat Pepys dem St. Magdalene College von Cambridge vermacht, wo sie in der „Bibliotheca Pepsyana" in zwölf Bücherschränken ausgestellt ist, geordnet nur nach Größe der Bände. Doch nie wäre Pepys so berühmt geworden, hätte er nicht Tagebuch geschrieben, wenn auch nur von 1660 bis 1669. Dabei fanden die kleinformatigen Bände mit ihren 3.100 Seiten lange Zeit keine Beachtung, zumal sie in Geheimschrift abgefasst waren, die einer Stenografie antiker griechischer Tachygrafie folgt.

Als aber 1825 das Tagebuch endlich auf den Markt kam, machte es Pepys schlagartig berühmt. Denn als einmalige Quelle zur Restaurationsepoche besteht ihr besonderer Reiz darin, dass er bar jeder Rücksichtnahme seinen Alltag ebenso abhandelt wie Staatsaktionen am Hofe oder in der Admiralität. Betrachtungen über Politik gibt er ebenso unverblümt wieder wie über die verheerende Pest in London 1665 oder die große Feuersbrunst im Jahr darauf, seine Liebschaften, Theaterbesuche und Hinrichtungen, Klatsch und Tratsch, Stimmungen im Volk, Mode, Speisepläne, Marktpreise und vieles mehr.

Es gibt kein englisches Tagebuch, das so wie das Pepys'sche seine Zeit in allen Facetten derart lebendig ausbreitet. Deshalb ist seine Popularität als Mirakel der Literaturgeschichte in der englischsprachigen Welt bis heute ungebrochen. Und deshalb gehört Pepys nach Shakespeare zu den am häufigsten zitierten Autoren. ⚓

Maritimer Aufstand: *Rebellion* alias *H.M.S. Defiant*

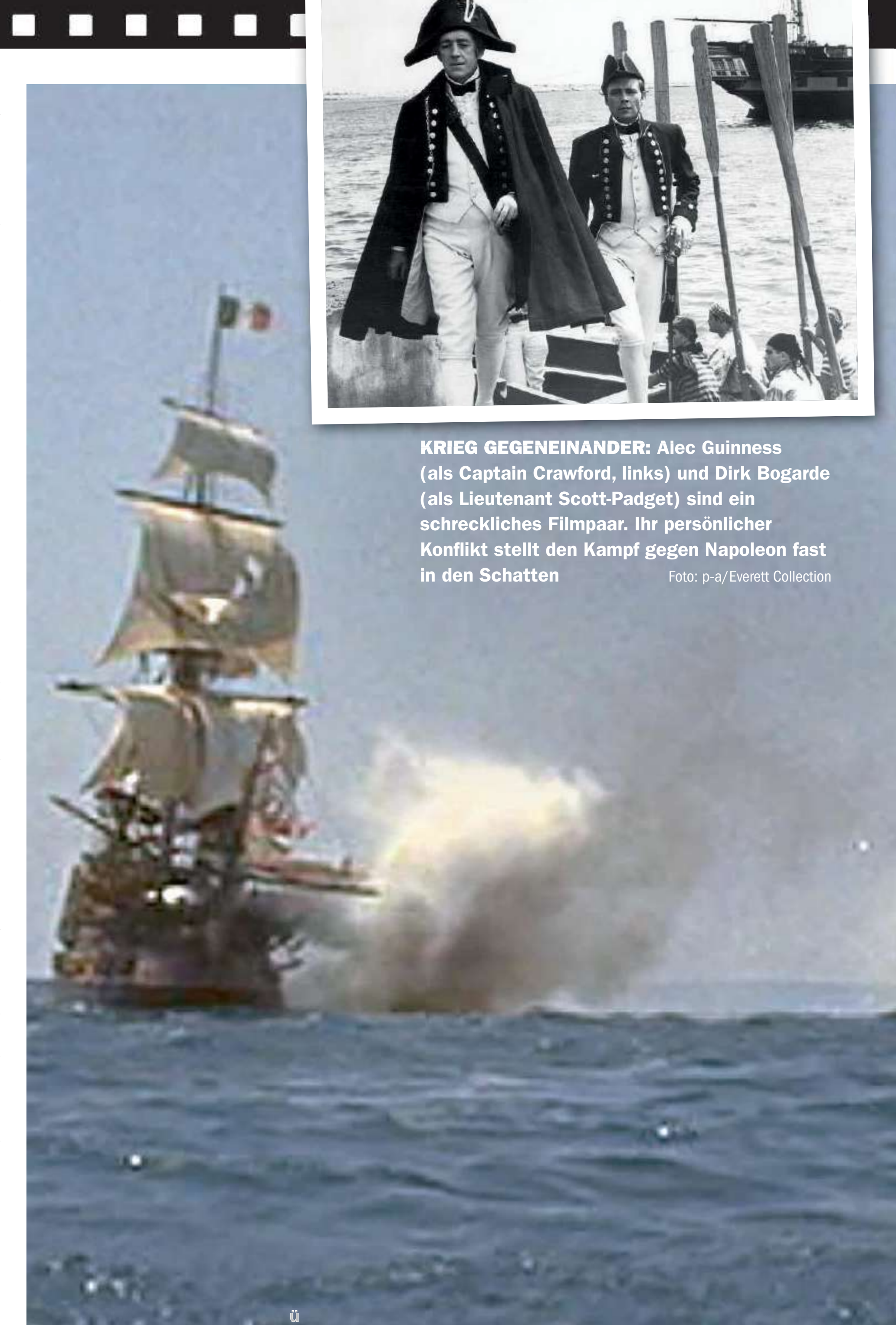
Im Schatten der

Die britische Fregatte *H.M.S. Defiant* ist bis an die Zähne bewaffnet und mit einer mürrischen Zwangscrew ausgestattet. Auf der Brücke prallen ein gutherziger Captain und ein sadistischer Erster Offizier aufeinander. Sie alle sind auf dem Weg ins Mittelmeer mit einem Geheimauftrag der Admiralität zur Zeit der Napoleonischen Kriege … Das sind die Zutaten von *Rebellion*, einem der besseren Produkte der Swashbuckler-Klasse.

Defiant – das bedeutet stur, trotzig, herausfordernd. Aber es gibt nur eine (!) große, tragische Meuterei auf hoher Kino-See – freilich die auf der *Bounty*, die jeder kennt. Eine *Defiant* hat es in der britischen Flotte nie gegeben. Wohl aber die Flottenmeuterei der Royal Navy von 1797, bekannt als »Spithead and Nore Mutinies« (Meutereien von Spithead und Nore), die als historische Inspiration eines Romans herhielt: Frank Tilsleys *Mutiny*. Es dauerte nicht lange, ehe die Story ihren Weg ins Kino fand.

Sie nimmt Bezug auf eine Praxis, die auch in der vermeintlich honorigen Royal Navy gängig war – nämlich fehlende Mannschaften von den Straßen und aus den Kneipen zu zerren und in den Dienst zu zwingen. Die *Rebellion*-Eröffnungsszene – in einem arg unechten Attrappen-Spithead, ein Navy-Liegeplatz in der Nähe von Portsmouth, malt dieses Vorgehen recht drastisch aus.

Klassenkonflikte, soziale Schranken, strenge Hierarchien und grelle Unmenschlichkeit – daraus besteht der Sprengstoff, der auf der *Defiant* irgendwann hochgehen muss. Der Groll der gequälten Crew mündet in einen von langer Hand vorbereiteten Aufstand. Dieser ist – anders als auf der *Bounty* – nicht auf ein Schiff beschränkt, sondern bezieht die ganze Flotte mit ein, die im Kanal und im Mittelmeer gegen die erschreckend erfolgreichen Franzosen anrennt. Im Jahr 1797 hatten britische Seeleute wohl genug gute Gründe, ge-



KRIEG GEGENEINANDER: Alec Guinness (als Captain Crawford, links) und Dirk Bogarde (als Lieutenant Scott-Padget) sind ein schreckliches Filmpaar. Ihr persönlicher Konflikt stellt den Kampf gegen Napoleon fast in den Schatten Foto: p-a/Everett Collection

Bounty

Swashbuckler – das bedeutet so viel wie Säbelrassler und Haudegen, aber auch Schaumschläger und Angeber. Selten war ein Filmgenre treffender bezeichnet. *Rebellion*, auch als *H.M.S. Defiant* unterwegs, bietet fast alles, was dazugehört Von Stefan Bartmann

PROFIS AM WERK: Die packende Darstellung von Seegefechten – in perfekter Modelltechnik – überzeugt noch in Zeiten des Computerkinos. Kameramann Christopher Challis platzierte sein Objektiv dicht über der Wasserlinie Foto: Columbia Pictures

gen das Regime aufzubegehren. Die Royal Navy muss damals eine Art rechtsfreier Raum gewesen sein, glaubt man Roman und Film. Tatsächlich kommt *Rebellion* nicht ohne die blutrünstige Darstellung von Grobheit und Brutalität aus. „Not suitable for Children", warnte ein altes Filmplakat den unmündigen Kinogänger. Auch bei den stark abgefilmten Seeschlachten geht es handfest zur Sache.

Stellvertretend für diesen großen Konflikt in der Navy kollidieren auf dem Kriegsschiff auch die Weltanschauungen der zwei Kontrahenten. Dem kultiviert-humanistisch gesinnten Captain Crawford (Alec Guinness) sitzt der widerwärtige Lieutenant Scott-Padget (Dirk Bogarde) im Nacken, ein ehrgeiziger Emporkömmling und Leuteschinder, frech und eigenmächtig, der schon auf anderen Schiffen Unheil angerichtet hat und sich auf Protektion von höherer Stelle verlassen darf.

Scott-Padget ist ein Typ, den das Publikum von Herzen hassen kann und soll; Bogarde füllt diese attraktive, aber undankbare Rolle tapfer aus. Wie ein böser Geist vergiftet er die Atmosphäre an Bord und droht die Herrschaft an sich zu reißen, weil er sich ohnehin für den geeigneteren Mann für den Kapitänsposten hält. Dazwischen eingeklemmt: Vizard (Anthony Quayle), der Anführer des künftigen Aufstands.

Über allem liegt also das Gewitter eines drohenden Verhängnisses. Viel zu lange glaubt Crawford, mit dem Frechling Scott-Padget fertig zu werden. Weil der seinen Captain nicht direkt angehen kann, nimmt er sich ersatzweise dessen zwölfjährigen Sohn vor, der als Kadett erstmals auf See ist. Erst spät gelingt es Crawford, den Halbwüchsigen in Sicherheit zu bringen …

Regisseur Lewis Gilbert ist ein Profi in der Produktion soliden Kinofutters. In späteren Jahren wird er drei *James-Bond*-Filme

DER WILLKÜR AUSGELIEFERT: ***Rebellion*** **zeigt das Leben in der alten Royal Navy mit aller Härte. Gepresste Mannschaften waren üblich** Fotos (5): Columbia Pictures







ES BRODELT AN BORD: Der kühle Vizard (Anthony Quayle, links) wird den Aufstand anführen. Der junge Advokat Wagstaffe (Murray Melvin, Mitte) steht ihm mit seinem Wissen zur Seite Foto: picture-alliance/ Everett Collection

abliefern, und nicht die schlechtesten. Das Kinojahr 1962 gehörte aber nicht der wackeren *Rebellion*, sondern einem anderen Historienspektakel: *Lawrence von Arabien*. Auch darin sehen wir Alec Guinness und Anthony Quayle in tragenden Rollen.

Beide Filme sind praktisch parallel entstanden. *Rebellion* wurde genau in den zwei Monaten gekurbelt, als die *Lawrence*-Produktion von Jordanien nach Spanien umzog und die zwei Schauspieler gerade Drehpause hatten. Der aristokratische „Fürst Faisal" aus *Lawrence* gab Guinness viel Raum, um seine schauspielerische Vielseitigkeit auszuleben. In *Rebellion* wirkt der große Guinness oft so abwesend, als wäre er mit seinen Gedanken noch in der jordanischen Wüste des Wadi Rumm, wo kurz vorher die imposantesten Szenen von Lawrence entstanden sind.

Rebellion fand an der Costa Blanca die richtige Umgebung. Nordöstlich von Alicante liegt das Hafenstädtchen Dénia. Der Ort sollte in den folgenden Jahren noch einigen maritimen Filmproduktionen als preiswertes und attraktives Hauptquartier dienen. Erstmals rückte Hollywood 1961 an und nutzte den Ort als Schauplatz für das Heldenepos *Beherrscher der Meere*. Das faschistische Franco-Regime erwies sich als sehr entgegenkommend, auch wenn man in den USA über diesen Umstand die Nase rümpfte.

Der *Beherrscher der Meere*, der sich allzu ernst nahm, was in der Filmkunst oft in unfreiwilliger Komik endet, mauserte sich zu keinem Klassiker im Genre der Swashbuckler. Bald darauf machte die britische *Rebellion*-Produktion wieder Gebrauch von dem alten Dreimaster *Marcel B. Surdo* (siehe Kasten unten). Diesmal würde ein Film von höherer Qualität entstehen: Besetzung, Drehbuch, Kamera (in schönstem CinemaScope) und vor allem die sorgfältige und prächtige Ausstattung gelten heute als die großen Pluspunkte von *Rebellion*.

MARCEL B. SURDO Späte Karriere eines italienischen Windjammers



BERÜHMTHEIT: Das Schiff hat in einigen Swashbucklern einen Auftritt Foto: Paramount Pictures

„Technisch gelungen", „kurzweilig und effektvoll", „spannend und überzeugend", aber auch „patriotisch getönt". *Rebellion* alias *H.M.S. Defiant* gilt als solides Qualitätsprodukt aus den guten alten Kinojahren, als Handwerker die Tricks machten, nicht Computer. Der wahre Hauptdarsteller: vermutlich die royale Fregatte selbst.

Das Filmschiff *H.M.S. Defiant* ist ein „alter Bekannter" in diesem turbulenten Genre, für das sich die höhere Filmkritik selten empfänglich zeigte. Im Laufe seiner Karriere, zwischen 1958 und 1971, hatte der Dreimaster immerhin acht Leinwandauftritte – etwa als *H.M.S. Avenger* in *Billy Budd* (1962), einer edlen Herman-Melville-Verfilmung. Aber auch in farbenfrohen Schrulligkeiten wie *Cervantes – Der Abenteurer des Königs* (1967, mit Horst Buchholz).

Ihre Karriere begann 1956, als eine US-Produktion nach zwei oder drei Segelschiffen suchte: In dem Abenteuerfilm *John Paul Jones* (deutsch: *Beherrscher der Meere*) wollte man dem amerikanischen Freiheitshelden des Unabhängigkeitskriegs ein Denkmal setzen. Man wandte sich an die australische Segellegende Alan Villiers. Der spürte im Hafen von Trapani in Italien zwei alte Brigantinen auf. Eine davon war die *Marcel B. Surdo*, ein 280-Tonnen-Pott, gebaut 1915 in Viareggio. Villiers organisierte die Restaurierung und den Umbau. Erst 1958 war man drehfertig.

Die Spur der *Marcel B. Surdo* verliert sich vor Nassau auf den Bahamas. Dort nämlich lag der Veteran als *Bonhomme Richard* in den 1970er-Jahren vor Anker … und zwar als schwimmendes Restaurant.







Letzteres war damals nichts Außergewöhnliches. Die britischen Filmstudios waren mit Handwerkern und Ausstattern hervorragend besetzt. Für die Modellsequenzen stand ein Experte zu Verfügung: Howard Lydecker, der kurz vorher für *Die letzte Fahrt der Bismarck* (siehe *Schiff Classic* 2-2019) sehr ordentlich gearbeitet hatte. Er musste sich mit dem Kameramann und Hobbysegler Christopher Challis abstimmen, der beim *Bismarck*-Film souverän die Kamera geführt hatte – und bald auch für die quirlige Aviatikkomödie *Die tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten*. Etliche Jahre später widmete Christopher Challis ein ganzes Kapitel seiner Erinnerungen dem interessanten *Rebellion*-Dreh.

Lydecker wollte nicht im sterilen Studio drehen, sondern bestand auf den „Drehort See", am besten eine geschützte Bucht, um das Ganze nahezu realistisch aussehen zu lassen – etwa durch das natürliche Licht und den echten Horizont. Seine Argumente überzeugten. Im Villajoyosa, südwestlich von Dénia, fand sich ein künstlicher Hafen samt Anlegesteg und Wellenbrecher – ideal für den 16-wöchigen Modelldreh.

Während der Vorproduktion machte Lydecker seine Tour durch die Ausstattungsabteilungen der Studios und entdeckte ein paar alte Schiffsmodelle aus früheren Filmen. Produktionsmanager Richard Goodwin meinte, mit ein bisschen Arbeit könne man sie wieder aufmöbeln … Genau so kam es. Kameramann Challis war nicht begeistert, als er das Ergebnis in Augenschein nahm. Die Modelle standen auf quadratischen Kanistern, hatten kaum Tiefgang, konnten sich nur mit Trimmgewichten aufrecht halten und wurden per Kabeln auf Schienen geführt.

Doch Challis musste sich nicht lange damit herumärgern. Kurz vor Drehbeginn demolierte ein Sturm die Miniaturflotte und warf den Drehplan durcheinander. Hilfe nahte in Form eines ortsansässigen Bootsbauers. Der witterte seine finanzielle Chance und lieferte in Rekordzeit die wiederhergestellte Mini-*Defiant* mitsamt ihrem französischen Kombattanten. Er hatte die Modelle (im wuchtigen Eins-zu-Acht-Maßstab) auf schwimmfähige Boote gesetzt, was im Ergebnis sehr viel überzeugender aussah.

Kurz: Lydecker und Challis wurden ihrem guten Ruf gerecht. Die packende Bebilderung und Verfilmung von Seeschlachten um das Jahr 1800 ist für die Entstehungszeit von *Rebellion* schlicht großartig. Es sollte noch Jahrzehnte dauern, ehe ein anderer Swashbuckler damit gleichziehen konnte: Peter Weirs *Master and Commander* (2003), der freilich auf modernste Computertechnik zurückgriff (*Schiff Classic* 3-2018).

Dagegen wirkt *Rebellion* heute wie ein glänzendes Schmuckstück mit leichter Patina, aber wie geschaffen für die Freunde flatternder Leinwand und knarrender Planken – ein echter Swashbuckler eben. Was seinen Wert schmälert, ist aber ein Mangel an dramaturgischem Rückgrat.

Der Film beginnt als Anklage gegen schreiende Ungerechtigkeit und Misshandlung in der Royal Navy, verliert aber dieses Ziel zunehmend aus dem Auge. Die „Meuterei", die hauptsächlich darin gipfelt, dass die Aufständischen eine wohlformulierte Bittschrift überreichen, hatte als Kampf um

DIE WENDE: In einer Petition haben die Seeleute ihr Anliegen formuliert. Man schenkt ihnen huldvoll Gehör. Die „Meuterei" endet in einer Seeschlacht gegen die Franzosen

Foto: United Archives/IFTN





FEUER! **Der sadistische Lieutenant Scott-Padget beweist im Kampf seine Qualitäten, als der Captain außer Gefecht gesetzt ist. Doch zur Menschenführung ist er nicht fähig**

Foto: picture-alliance/Everett Collection

menschliche Behandlung begonnen. Es ist daher nicht ohne Ironie, dass sich die geknechteten britischen Seeleute im Krieg gegen die revolutionären Franzosen befinden, die sich genau diese Maxime auf die Fahne geschrieben haben.

Ein Defekt im Skript sorgt für Irritationen: die Figur eines jungen Advokaten, der intellektuell seinen ebenfalls in den Dienst gepressten Kameraden weit überlegen ist. Mit viel Aufwand führt man ihn in die Geschichte ein, sodass man von ihm eine bedeutende Wendung der Ereignisse erwarten sollte. Tatsächlich verschwindet er im Verlauf des Films still in den Hintergrund.

Zum Ende hin nimmt *Rebellion* rasant an Fahrt auf, nachdem die Mannschaft das Schiff unblutig übernommen hat. Vizard verständigt sich mit Captain Crawford, der bei einem Seegefecht einen Arm verloren hat und sein Amt an Scott-Padget hat abgeben müssen. Der Konflikt scheint entschärft. Doch Scott-Padget wird von einem rachedurstigen Meuterer erstochen, sein Leichnam schäbig über Bord entsorgt; das Mitgefühl im Zuschauerraum dürfte sich in Grenzen gehalten haben.

Vereint im Kampf gegen den gemeinsamen Feind wird der Status quo wieder hergestellt; es genügte der Appell ans patriotische Empfinden. Vizard, der Anführer der „Meuterer“, fällt im heroischen Scharmützel mit den Franzosen, womit seine ramponierte Ehre wiederhergestellt ist. Und die *H.M.S. Defiant* rettet das Flaggschiff der Royal Navy vor der Vernichtung durch einen französischen Brander. Ende gut, alles gut.

Eine US-Filmkritik zu *Rebellion* vom September 1962 legt die Schwächen des ganzen Genres frei und lässt sich mit feiner Ironie über dieses sehr britische Erzeugnis aus, das „psychologisch nicht viel Sinn macht […] im reichen und rosigen Glanz einer bluttriefenden See-Geschichte“. Letzte Salve: „Wer maritimen Radau sucht, bekommt hier seine Buddel Rum.“ Die Fans der Swashbuckler ficht das nicht an. *Rebellion* erhält heute fast durchweg Lob, auch wenn der Film sein dramaturgisches Potenzial nicht ausschöpft und am Schluss in patriotischer Wohlgefälligkeit verplätschert.

So dröge endet dieser eigentlich tolle Film, nachdem sich wieder alles ins Lot geruckelt hat. *Damn the Defiant*! (wie der Film in den USA hieß, weil das Publikum mit dem Kürzel H.M.S. angeblich nichts anfangen konnte) wäre beinahe ein ganz großer Seefilm geworden. Aber eben nur beinahe. Es gibt eben nur eine (!) große, tragische Meuterei auf hoher Kino-See. ⚓

KURZKRITIK

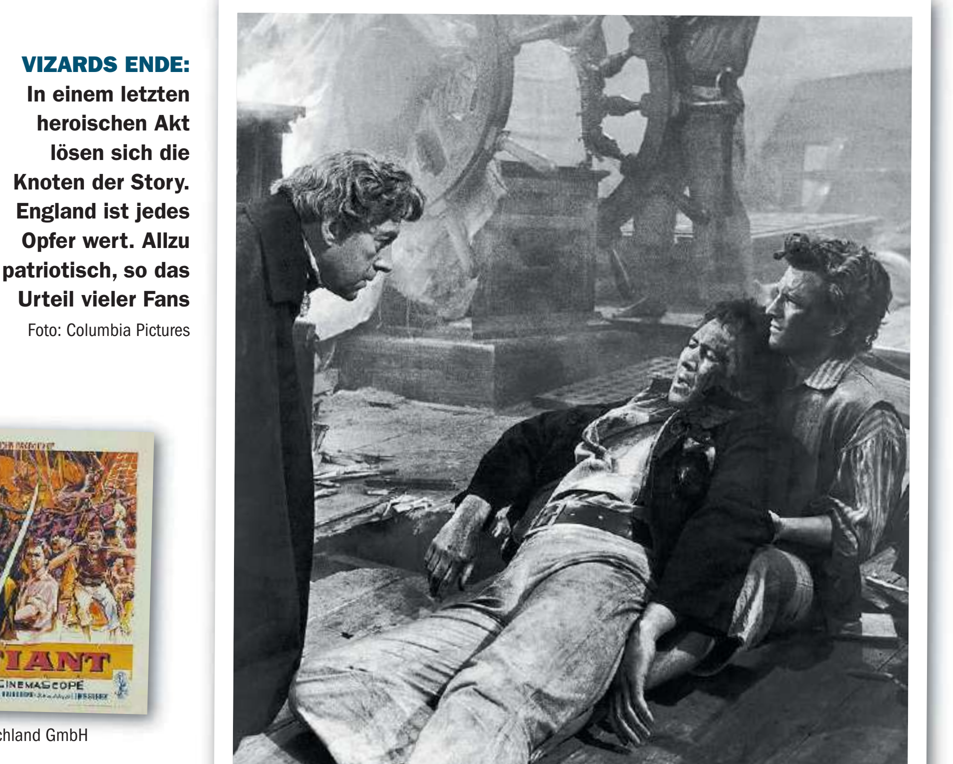
Rebellion – das ist die *Bounty* mit umgekehrtem Personal. Vermischt Action und Charakterstudie zu einem turbulenten Ganzen, doch selten war Alec Guinness so blass und routiniert; Dirk Bogarde übernimmt fast das Kommando über diesen Film. Sorgfältig in Darstellung und Ausstattung. Die Story wird ihrem hohen Ansatz untreu, doch die prächtigen Schauwerte helfen über seine kleinen Defizite hinweg. *Rebellion* präsentiert sich den Fans optisch frisch und glänzend, damals wie heute.



Foto: Sony Pictures Entertainment Deutschland GmbH

VIZARDS ENDE: **In einem letzten heroischen Akt lösen sich die Knoten der Story. England ist jedes Opfer wert. Allzu patriotisch, so das Urteil vieler Fans**

Foto: Columbia Pictures



USS Lexington im Maßstab 1:700

Der letzte Kampf

Drama und Dynamik verspricht dieses beeindruckende Diorama, das den Untergang des Flugzeugträgers im Jahr 1942 festhält

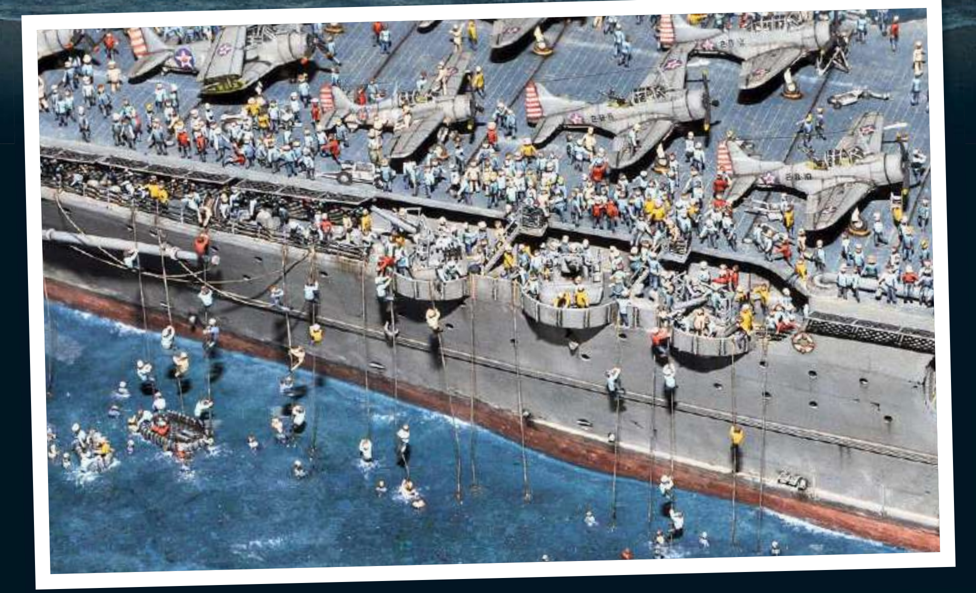
Von Thomas Hopfensperger



„Alle Mann von Bord!“ Der Moment des Untergangs verleiht dem Diorama enorm viel Dramatik

Wir möchten Ihnen hier ein besonders herausragendes Diorama von Marijn van Gils im kleinen Maßstab vorstellen: Der Flugzeugträger *USS Lexington* ist nach der Schlacht im Korallenmeer am 8. Mai 1942 schwer angeschlagen, und die Mannschaft verlässt das Schiff. Sims-Klasse-Zerstörer *USS Morris* DD-417 ist längsseit und nimmt die Besatzung auf. Die baugleiche *USS Hammann* DD-412, die wenig später gemeinsam mit der *USS Yorktown* bei der Schlacht um Midway unterging, war im identischen Tarnanstrich gleichzeitig vor Ort und könnte es ebenfalls sein.

Marijn van Gils ist als Modellbauer ein wahrer Könner. In vielen Shows in Europa konnten Zuschauer seine ebenso kreativen wie handwerklich herausragenden Exponate bewundern. Im Schiffsmodellbau bevorzugt er den Maßstab 1:700. Diese Meisterwerke sind unabhängig von jedweder Größe. Aber klar: je kleiner, desto schwieriger, das trifft die Wahrheit am ehesten. Hier hat der Großmeister des Kleinen wiederum alle Register seines Könnens gezogen. Weitere spektakuläre Bilder finden Sie in der aktuellen Ausgabe von *ModellFan*.



Marijn van Gils arbeitet mit zahlreichen Techniken und nutzt hauptsächlich Lifecolor und Humbrol Enamels, jedoch auch vielfältige Washes und Filter



ModellFan 5/2020 zeigt, wie dieses beeindruckende Diorama gelingt



Vor 105 Jahren: Ende eines Ozeanriesen

„Eine außergewöhnlich

Der britische Schnelldampfer *Lusitania* fiel am 7. Mai 1915 dem deutschen U-Boot U 20 zum Opfer. Da auch 128 Amerikaner zu Tode kamen, bedeutete die Versenkung einen wesentlichen Schritt auf dem Weg zum Kriegseintritt der USA

Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

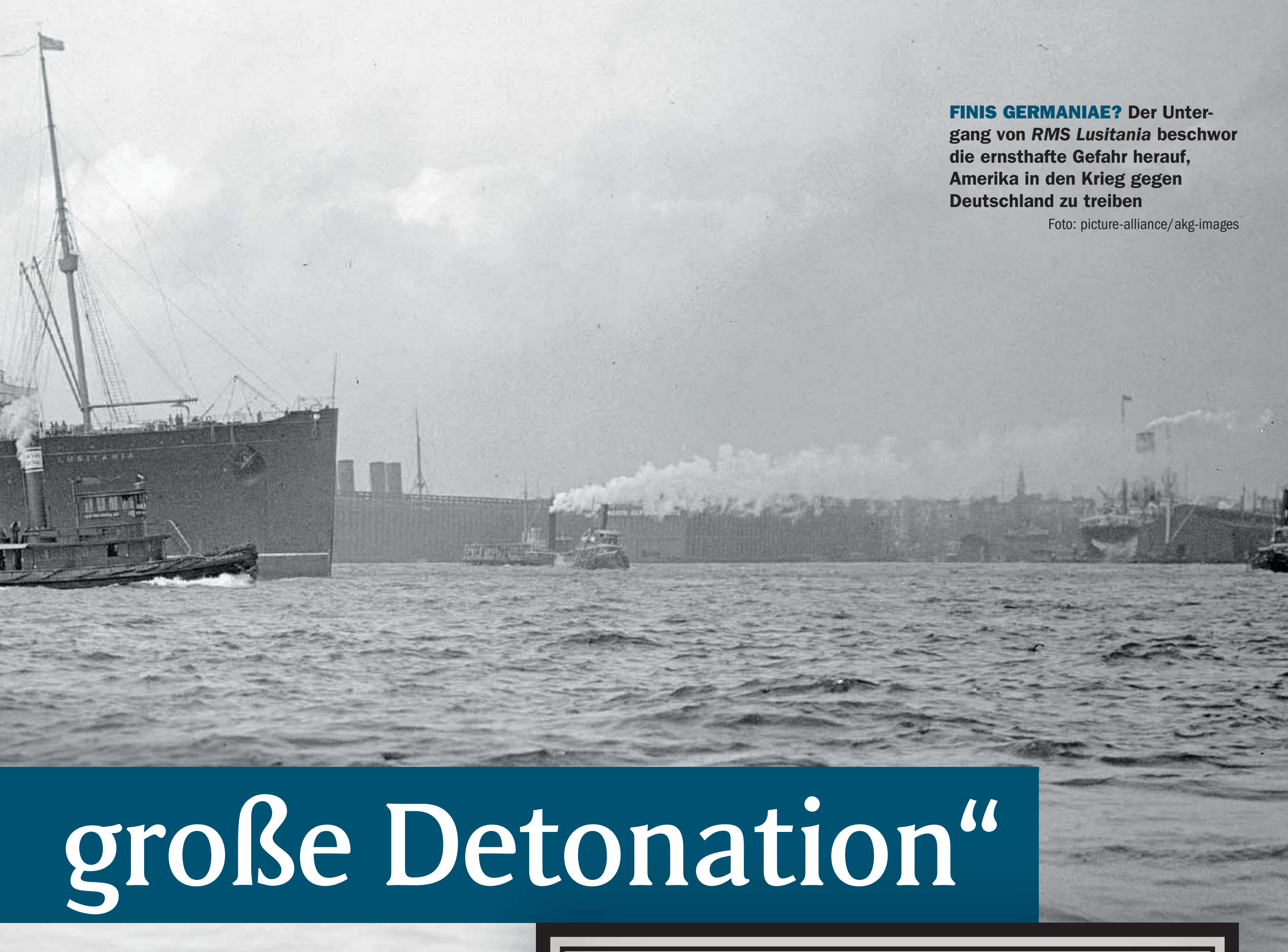
Emden, 30. April 1915. SM U 20 ist bereit zum Auslaufen. Der Kommandant, Kapitänleutnant Walther Schwieger, kennt den Befehl genau, den er fünf Tage zuvor vom Führer der Unterseeboote (F.d.U.), Fregattenkapitän Hermann Bauer, erhalten hat. Alle notwendigen Vorbereitungen sind getroffen.

Seit Beginn des Weltkrieges zeigt die von der Royal Navy praktizierte Fernblockade Wirkung. Da die Seewege in den Atlantik abgeriegelt sind, ist das Deutsche Reich von Zufuhren aus Übersee abgeschnitten. Nur die U-Boote als neuestes, strategisch aber noch nicht voll in die Planungen integriertes Waffensystem können diese Blockade durchbrechen. Die deutsche Regierung reagiert, indem sie mit der „Kriegsgebietserklärung" von Anfang Februar 1915 den Kampf der U-Boote gegen feindliche Handelsschiffe auch im Bereich der britischen Inseln freigibt. Daher die Anweisung an Kapitänleutnant Schwieger: „Große englische Truppentransporte zu erwarten, ausgehend von Liverpool, Bristol-Kanal, Dartmouth. Zur kräftigen Schädigung dieser Transporte sollen U 20 und U 27 möglichst bald entsandt werden. Stationen auf schnellstem Wege um Schottland aufsuchen, innehalten, solange Vorräte gestatten. Boote sollen angreifen: Transporter, Handelsschiffe, Kriegsschiffe."

Munition und Halbzeuge

New York, 1. Mai 1915: Gegen Mittag ist der Luxusdampfer *Lusitania* an Pier 54 klar zu seiner 202. Atlantiküberfahrt mit Ziel Liverpool. Proviant ist an Bord, alle Passagiere auch: 1.258, unter ihnen 159 Amerikaner, und 701 Besatzungsmitglieder. Was nur die Wenigsten wissen: Für Liverpool hat die *Lusitania* 189 Kisten Kriegsmaterial, 260.000 Pfund Messingplatten, 111.762 Pfund Kupfer und 58.465 Pfund Kupferdraht im Vorschiff geladen – sogenannte Halbzeuge zur Herstellung von Granaten; zudem sind für London 4.200 Kisten mit Patronen und Munition bestimmt.

Viele Passagiere und Crew-Mitglieder haben am Morgen noch die kleine Anzeige in den Zeitungen gelesen, in der die deutsche Botschaft an den Kriegszustand erinnert und ausdrücklich vor dem erhöhten Risiko warnt.



FINIS GERMANIAE? Der Untergang von *RMS Lusitania* beschwor die ernsthafte Gefahr herauf, Amerika in den Krieg gegen Deutschland zu treiben
Foto: picture-alliance/akg-images

große Detonation“

Auch der 58-jährige erfahrene Kapitän William Thomas Turner kennt diese offizielle Verlautbarung und findet sie offenbar lustig. Es sei der beste Witz, den er seit Langem gehört habe, entgegnet er einem Reporter, der ihn nach der Gefahr durch deutsche U-Boote fragt. Die *Lusitania* könne mit 20 Knoten jedem deutschen U-Boot davonfahren, die bisher kein britisches Schiff torpediert hätten, das mehr als 14 Knoten gelaufen sei.

Turner selbst war noch vor wenigen Monaten mit der viel langsameren *Transsylvania*, die seit Anfang November 1914 die Route New York–Liverpool befuhr, einem deutschen U-Boot entwischt. Dennoch beschleicht die Menschen eine gewisse Unruhe, die ihnen auch ein Offizieller der Cunard-Line nicht nehmen kann, der nachdrücklich auf die überlegene Geschwindigkeit der *Lusitania* hinweist.

Dann legt der damals luxuriöseste und schnellste Dampfer, der noch im zivilen Atlantikeinsatz steht, um 12:20 Uhr bei herrlichem Frühlingswetter ab und trifft am 7. Mai in den Gewässern um Irland ein, wo deutsche U-Boote bereits satte Beute ge-

BEKANNTMACHUNG!

Reisende, die den Atlantik überqueren wollen, werden daran erinnert, dass sich Deutschland und seine Verbündeten und Großbritannien und seine Verbündeten im Kriegszustand befinden; dass das Kriegsgebiet die Gewässer um die britischen Inseln einschließt; dass sich, wie in der formellen Mitteilung der Kaiserlich Deutschen Regierung angekündigt, Schiffe unter der Flagge Großbritanniens oder eines seiner Verbündeten in diesen Gewässern der Zerstörung aussetzen und dass Reisende, die an Bord von Schiffen Großbritanniens oder seiner Verbündeten in das Kriegsgebiet einfahren, dies auf eigene Gefahr tun.

KAISERLICHE DEUTSCHE BOTSCHAFT

Washington D.C., 22. April 1915

IM KIELER HAFEN: U 20 (zweites Boot von links) aus der 1912/13 vom Stapel gelaufenen Serie U 19 bis U 22
Foto: picture-alliance/akg-images

DER KOMMANDANT
Walther Schwieger, geboren am 7. April 1885 in Berlin, versenkte auf 34 Feindfahrten mit drei U-Booten 49 Schiffe mit etwa 185.000 BRT und steht an sechster Stelle der erfolgreichsten U-Boot-Kommandanten des Ersten Weltkriegs. Nachdem er die *Lusitania* versenkt hatte, beantragte er ein Kriegsgerichtsverfahren gegen sich selbst, um späteren Verleumdungen und Zeugenaussagen entgegenwirken zu können. Dieses Verfahren lehnten höhere Marinestellen jedoch ab. Mit dem Pour le Mérite ausgezeichnet, ging er am 5. September 1917 mit U 88 nach Auflaufen auf die britische Minensperre No. 56 unter
Foto: picture-alliance/akg-images



macht haben. Nach und nach erreichen die *Lusitania* entsprechende Warnungen der britischen Admiralität. Natürlich weiß Turner um die lauernden Gefahren, hält aber dennoch Kurs, um zur besseren Orientierung im dichten Nebel knapp unter Land eine Standortbestimmung nach optischer Peilung vorzunehmen. Bei Queenstown steht ein großer Leuchtturm, der Schiffen in Friedenszeiten ein sicheres Peilobjekt ist.

Am 5. Mai lauert Schwiegers U 20 vor der irischen Südküste und versenkt in den nächsten beiden Tagen den Segler *Earl of Lathom* und die beiden Frachtschiffe *Candidate* und



Centurion. Sein Leitender Ingenieur meldet, genügend Diesel im Bauch zu haben. Also kann sich Schwiegers Boot noch eine Zeit lang in diesem Seegebiet halten. Der Kommandant will seine beiden verbliebenen Torpedos unbedingt zum Einsatz bringen. Er will, er muss einen weiteren, möglichst großen Versenkungserfolg erringen.

Das hat seinen Grund. Entgegen allen Erwartungen und Hoffnungen konnte die hochgelobte Marine des Kaisers bis auf einige Versenkungen durch U-Boote bislang nicht viel erreichen, im Gegenteil sind schon wertvolle Schiffe verloren: Die Kleinen Kreuzer *Cöln*, *Ariadne* und *Mainz* gingen vor Helgoland unter, vor den Falklands sogar zwei Große und zwei Kleine Kreuzer sowie zwei Trossschiffe und im Gefecht auf der Doggerbank im neuen Jahr der Große Kreuzer *Blücher*. Die Fronten an Land sind im Stellungskampf erstarrt, der Krieg, den die deutsche Führung zu Weihnachten beendet haben wollte, dauert an, eine Entscheidungsschlacht zwischen der Grand Fleet und der Hochseeflotte ist nicht in Sicht. In dieser kritischen Phase mit einem weiteren U-Boot-Erfolg aufzuwarten, würde sich positiv auf die Stimmung in der Truppe und in der unter den Folgen der britischen Fernblockade bereits leidenden Heimat auswirken.

Deswegen bleibt U 20 auch am 7. Mai auf Position und ist vorübergehend selbst beinahe in Schwierigkeiten, als ein britischer Kreuzer über das Boot hinwegläuft, nachdem es vor einem Bewacher abgetaucht ist. Dann kommt Schwieger wieder an die Wasseroberfläche und macht am Horizont die Umrisse eines großen Schiffes aus, für ihn ein mit vier Schornsteinen als Passagierdampfer getarntes Kriegsschiff. Ob mit Waffen oder Gerät, Soldaten oder Zivilisten, Granaten oder Patronen an Bord, wird ihm in diesem Augenblick gleichgültig gewesen sein. Dass die Royal Navy armierte Handelsdampfer einsetzt, die auch unter falscher Flagge fahren, ist kein Geheimnis.

IST CHURCHILL DER SCHULDIGE?

Verschwörungstheoretiker sehen in Minister Winston Churchill die eigentliche Ursache: Sein Plan sei gewesen, das Schiff als Grund für den beschleunigten Kriegseintritt der USA zu missbrauchen

U 20 greift an

Viel Zeit bleibt nicht. Für Schwieger steht die Rechtmäßigkeit seines Angriffs nicht infrage, aber er muss sich beeilen, denn wenn die schnelle *Lusitania* jetzt Geschwindigkeit aufnimmt, dann hat das unter Wasser nur maximal zehn Knoten laufende Boot keine Chance. Da der Dampfer bei spiegelglatter See senkrecht auf U 20 zuläuft und geradezu optimale Voraussetzungen bietet, nimmt das U-Boot Fahrt auf und setzt sich vor den Bug des Ozeanriesen. Um 15:10 Uhr lässt der Kommandant seinen Wachoffizier, Oberleutnant zur See Raimund Weisbach, einen Torpedo lösen: Entfernung 700 Meter, Schiffsgeschwindigkeit 22 Knoten, Torpedogeschwindigkeit 38 Knoten, Schneidungswinkel 90 Grad, drei Meter Lauftiefe. Gut ge-

U 20 Kriegstagebuch, 7. Mai 1915

2:20 Uhr nachmittags. Sichtigkeit sehr groß, sehr schönes Wetter.

2:20 Uhr nachmittags. Rechts voraus werden 4 Schornsteine und 2 Masten eines Dampfers mit Kurs senkrecht zu uns (er steuerte SSW kommend Galley Head an) sichtbar. Schiff wird als großer Passagierdampfer ausgemacht.

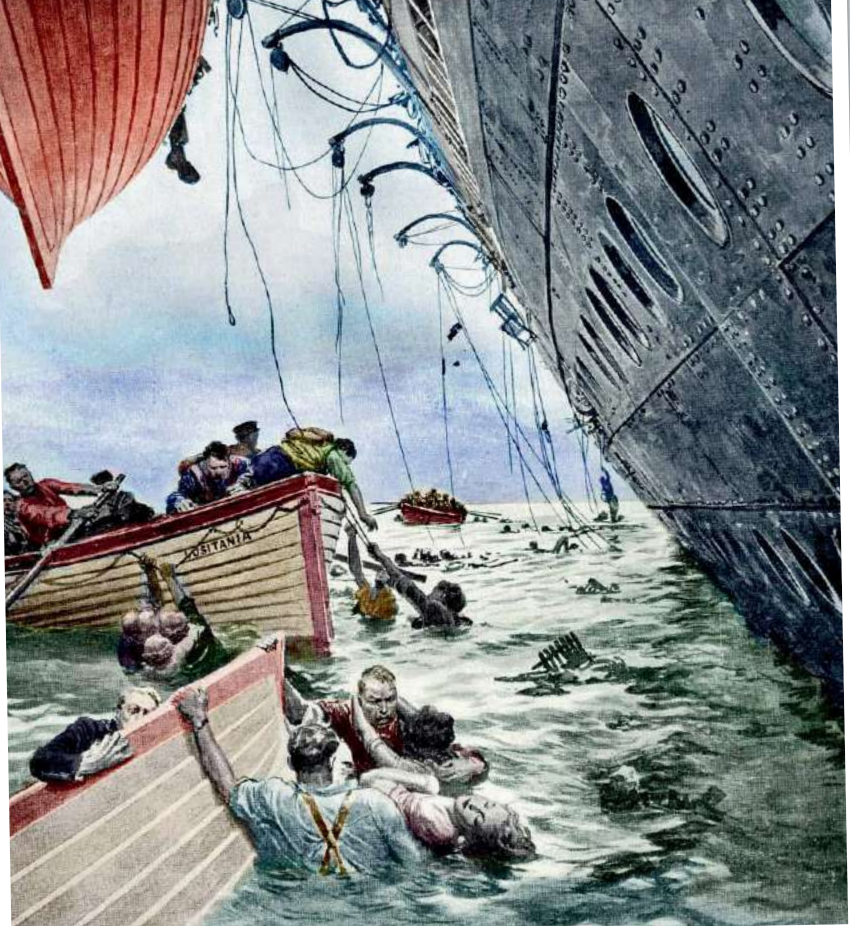
2:25 Uhr nachmittags. Auf 11 Meter gegangen und mit hoher Fahrt auf konvergierenden Kurs mit Dampfer gegangen, in der Hoffnung, daß er Kurs nach Stb., längs der Irischen Küste, ändern wird.

2:35 Uhr nachmittags. Der Dampfer dreht Stb., nimmt Kurs auf Queenstown und ermöglichst so eine Annäherung zum Schuß. Bis 3 Uhr nachmittags hohe Fahrt gelaufen, um eine vorliche Stellung zu bekommen.

3:10 Uhr nachmittags. Reiner Bugschuß, auf 700 Meter (G-Torpedo, 3 Meter Tiefeneinstellung), Schneidungswinkel 90 Grad, geschätzte Fahrt 22 Seemeilen. Schuß trifft Stb.-Seite dicht hinter der Brücke. Es erfolgte eine außergewöhnlich große Detonation mit einer sehr starken Sprengwolke (weit über den vorderen Schornstein hinaus). Es muß zur Explosion des Torpedos noch eine zweite hinzugekommen sein (Kessel oder Kohle oder Pulver). Die Aufbauten über dem Treffpunkt und die Brücke werden auseinander gerissen, es entsteht Feuer, der Qualm hüllt die große Brücke ein. Das Schiff stoppt sofort und bekommt sehr schnell große Schlagseite nach Stb., gleichzeitig vorn tiefer tauchend. Es hat den Anschein, als wollte es in kurzer Zeit kentern. Auf dem Schiff entsteht große Verwirrung, die Boote werden klargemacht und zum Teil zu Wasser gelassen. Hierbei muß vielfach Kopflosigkeit geherrscht haben; manche Boote vollbesetzt, rauschen von oben, kommen mit dem Bug oder mit dem Heck zuerst ins Wasser und schlagen sofort voll. An der B.-B.-Seite kommen wegen der Schräglage weniger Boote klar, als auf der Stb.-Seite. Das Schiff bläst ab; vorn wird der Name „Lusitania" in goldenen Buchstaben sichtbar. Die Schornsteine waren schwarz gemalt, Heckflagge nicht gesetzt. Es lief 20 Seemeilen.

3:25 Uhr nachmittags. Da es den Anschein hat, als wenn der Dampfer sich nur noch kurze Zeit über Wasser halten kann, auf 24 Meter gegangen und nach See zugelaufen. Auch hätte ich einen zweiten Torpedo in dies Gedränge von sich rettenden Menschen nicht schießen können.

KATASTROPHE: Zu wenig Rettungsboote hatten die Besatzungsmitglieder klarmachen können – mit verheerenden Folgen gerade für Frauen und Kinder
Foto: SZ-Photo/Rue des Archives/Tallandier



MANGELHAFTE VORSORGE: Nur sechs von 26 an Bord der *Lusitania* befindlichen Rettungsbooten gelangten an die irische Küste Foto: picture-alliance/Heritage Images

rechnet: Der Treffer sitzt dicht hinter der Brücke. Schwieger registriert eine „außergewöhnlich große Detonation mit einer sehr starken Sprengwolke" und kurz nach der Explosion des Torpedos eine weitere und mutmaßt: „Kessel oder Kohle oder Pulver." Oder Kohlestaub, wie der Unterwasserarchäologe Robert D. Ballard annimmt, der das Wrack 1993 untersucht. Die Torpedowirkung ist verheerend, das Geschoss reißt zwischen dem ersten und zweiten Schornstein die Außenhaut auf, auf etwa 350 Quadratmeter dringen in Kürze Unmengen Seewasser ein. Nach zehn Sekunden hat die *Lusitania* 15 Grad Schlagseite, nach 18 Minuten ist sie verloren.

Zeit, alle Rettungsboote klarzumachen, bleibt der jungen Mannschaft nicht (die erfahrenen Männer sind in der Navy). So erreichen nur sechs der 26 Rettungsboote einen rettenden Hafen, ein Boot ist von den herunterstürzenden Wassermassen der 18 Meter aufschießenden Explosionsfontäne sogar zerschmettert worden. An Bord ereignen sich entsetzliche Szenen, vor allem Frauen und Kinder haben kaum Chancen, dem eisigen Wasser der Irischen See zu entkommen. War es Überheblichkeit, die Passagiere vor Antritt der Fahrt im Gebrauch von Schwimmwesten nicht eingewiesen zu haben? 1.198 Menschen sterben: 785 Passagiere und 413 Besatzungsmitglieder. Herbeieilende Fischerboote verhindern eine noch größere Katastrophe.

Den zweiten Torpedo muss Schwieger nicht mehr ins Ziel bringen, ruhig läuft er von der Küste ab und am 13. Mai in Emden ein. Derweil läuft die Propagandamaschine im Deutschen Reich und in Großbritannien sowie den USA auf Hochtouren. Das Bild könnte nicht greller gezeichnet sein: Die blutsaufenden Hunnen, die schon zu Kriegsbeginn kleinen Kindern die Hände abgehackt und Frauen vergewaltigt hätten, geben mit der Vernichtung eines Cunard-Dampfers ein weiteres Zeugnis von Barbarei und unzivilisierter Brutalität ab.

Gefährliche Situation

In dieser aufgeheizten Atmosphäre muss die Reichsregierung den Kriegseintritt der USA fürchten, der angesichts der verfahrenen Lage an den Fronten den Worst Case bedeuten würde. Der amerikanische Botschafter in London, Walter Hines Page, telegrafiert an seinen Präsidenten, die Engländer sähen durch diese ruchlose Tat alle Regeln und Menschlichkeit im Krieg außer Kraft gesetzt. Die Erregung ist groß, auch in Washington, aber US-Präsident Woodrow Wilson bleibt zurückhaltend. Er weiß, die *Lusitania* war völkerrechtlich ein legitimes Ziel, weil sie ausweislich der Ladungsliste Kriegsgüter mitgeführt hatte.



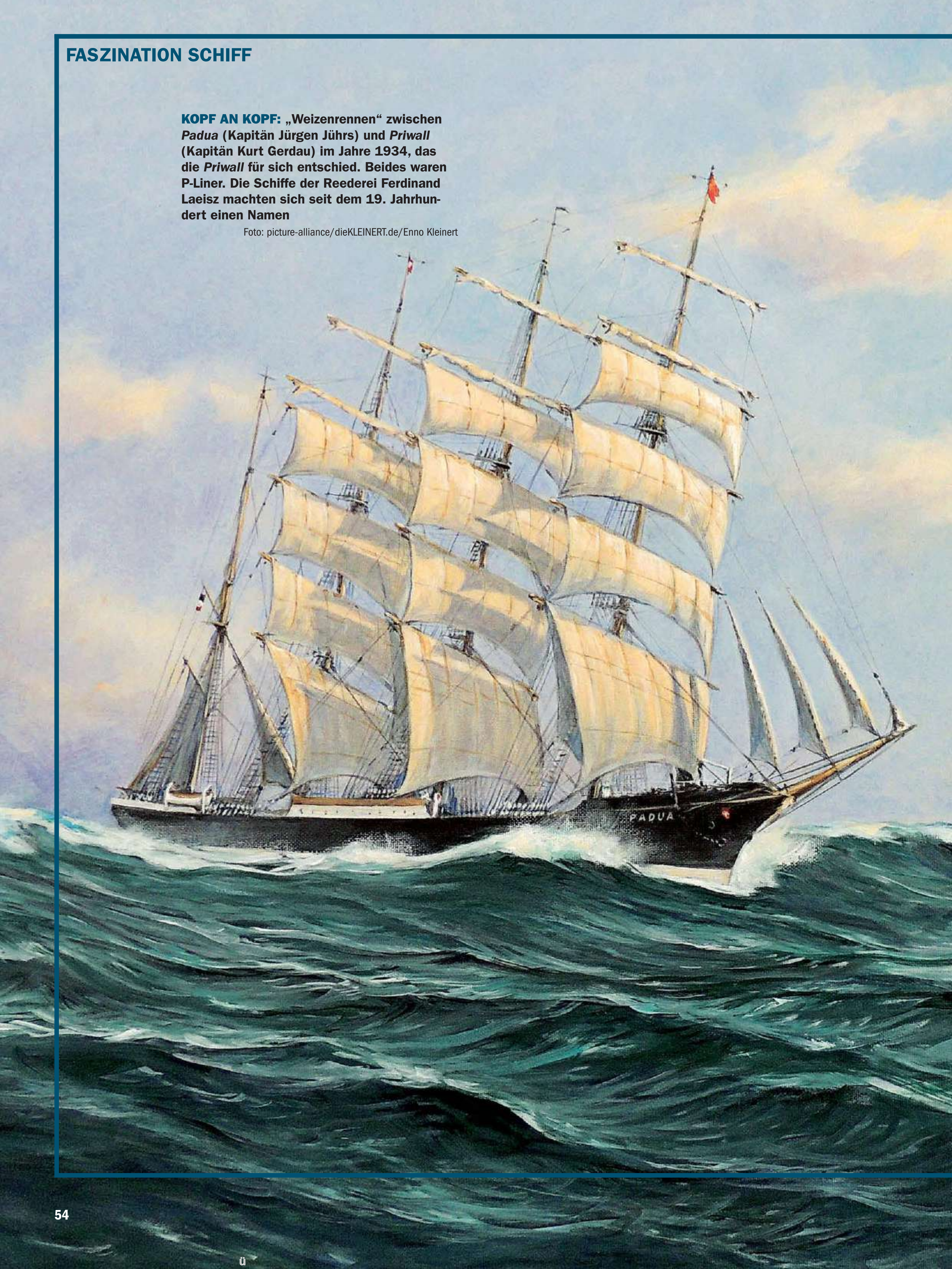
PROPAGANDA: Während die Briten die Versenkung unter anderem dazu nutzten, Freiwillige zum Kriegsdienst aufzurufen, erklärten die Deutschen die *Lusitania* zum Hilfskreuzer Foto: picture-alliance/prisma

Die Reichsregierung streut gezielt Vermutungen, die *Lusitania* sei ein Hilfskreuzer, der somit nicht nur ein rechtmäßiges, sondern zwingend notwendiges Ziel war. Damit erreicht sie in der Öffentlichkeit zweierlei: Zum einen sendet sie das Signal aus, der U-Boot-Kommandant Schwieger habe korrekt gehandelt und gegen alle Vorwürfe ritterlich gekämpft. Zum zweiten gibt sie den „Schwarzen Peter“ der Hinterhältigkeit an die Feindseite weiter, mit als harmlose Dampfer getarnten Kriegsschiffen zu agieren.

Beginn einer Krise

Gleichzeitig kommt sie den USA entgegen, um eine Eskalation um jeden Preis zu verhindern. Mit großem diplomatischem Aufwand gesteht Berlin den Schaden vor der Weltöffentlichkeit ein, ohne dabei Verantwortung direkt zu übernehmen: Ausdruck des Bedauerns, Entschädigungen für die Opfer, schließlich Aussetzen des uneingeschränkten U-Boot-Krieges. Die USA treten nicht in den Krieg ein. Aber Neutrale wenden sich ab, die dem Deutschen Reich bisher mit Sympathien begegneten, so etwa Italien.

Schließlich bedeutet die Versenkung der *Lusitania* den Beginn einer andauernden deutsch-amerikanischen Krise. An deren Ende stehen 1917 – und nachdem wiederholt amerikanische Staatsbürger auf See zu Tode gekommen sind – die deutsche Erklärung des „uneingeschränkten U-Boot-Krieges“ und der befürchtete Kriegseintritt der USA. ⚓



KOPF AN KOPF: „Weizenrennen“ zwischen *Padua* (Kapitän Jürgen Jührs) und *Priwall* (Kapitän Kurt Gerdau) im Jahre 1934, das die *Priwall* für sich entschied. Beides waren P-Liner. Die Schiffe der Reederei Ferdinand Laeisz machten sich seit dem 19. Jahrhundert einen Namen

Foto: picture-alliance/dieKLEINERT.de/Enno Kleinert



Besungen und bestaunt

Wegen ihrer Verbindung von Geschwindigkeit und Sicherheit genossen die P-Liner der Reederei Ferdinand Laeisz einen hervorragenden Ruf. Die russische *Kruzenshtern*, Ex-*Padua*, ist als einzige dieser stolzen Barken noch aktiv

Von Ingo Thiel

Beim Anblick eines die Elbe hinaufkommenden Großseglers nahmen die Hamburger früher die Mütze ab, aus Respekt vor einem perfekten Gebilde aus Stahl, Holz, Tauwerk und Leinwand. Oftmals handelte es sich dabei um die Viermastbarken der damals bedeutendsten Segelschiffreederei der Welt, Ferdinand Laeisz. Unter der weißen Flagge mit den roten Initialen F. L. fuhren die größten frachttragenden Segelschiffe – die Flying P-Liner, auch einfach kurz P-Liner genannt.

Zuverlässigkeit und Geschwindigkeitsrekorde zeichneten diese Schiffe aus und machten sie weltberühmt. Der Volksmund nannte die Schiffe „Hamburger Viermaster“, und alteingesessene Hanseaten behaupten steif und fest, dass wegen der eleganten Schiffe der plattdeutsche Shanty-Gassenhauer geschrieben wurde: „Ick heff mol nen Hamborger Veermaster seen.“

Seit 1824 stellte Ferdinand Laeisz Hüte her. Für den Export nach Mittel- und Südamerika kaufte der Patriarch 1839 das erste eigene Schiff, die Brigg *Carl*, die er nach seinem Sohn benannte. Mit dem Einstieg des Sohnes 1853 wurde



STRANDUNG: **Das vermutlich zeitnah nach der Havarie aufgenommene Bild zeigt den hilflos auf den Klippen bei Dover liegenden Fünfmaster *Preußen*** Foto: Sammlung Karr

das Unternehmen wegen der lukrativen Geschäftsmöglichkeiten in eine Reederei umgebaut. 1857 konnte man den ersten eigenen Neubau anschaffen. Die hölzerne Bark, die in der Hamburger Stülcken-Werft vom Stapel lief, wurde nach dem Spitznamen der Ehefrau Carls, Sophie Laeisz, *Pudel* getauft. Diesen kuriosen Spitznamen verdankte die Reedergattin ihren krausen Haaren.

Auch alle weiteren Neubauten von Laeisz hatten nach 1861 den Anfangsbuchstaben „P" im Namen. Daraufhin bezeichneten britische Seeleute die Reederei zunächst als „P-Line". Später entwickelte sich daraus die „Flying P-Line". Insgesamt fuhren 66 der 86 Segelschiffe der Reederei Laeisz als sogenannte P-Liner; alle Schiffe ohne P-Namen waren gekauft.

Die meisten P-Liner baute die Werft Blohm & Voss in Hamburg als Tiefwassersegler für den weltweiten Getreide- und Salpetertransport. Die Frachtsegler, erst aus Holz, dann mit Eisen und ab 1887 aus Stahl, waren in den Reedereifarben Schwarz (Rumpf über Wasserlinie), Weiß (Wasserlinie) und Rot (Unterwasser) gestrichen. Masten und Rahen fertigte die Werft aus Stahl, das Tauwerk er-

UNTER VOLLZEUG: **Die 47 Segel der *Preußen* hatten eine Gesamtfläche von 5.560 Quadratmetern und ermöglichten bei günstigem Wind eine Geschwindigkeit von bis zu 17 Knoten** Foto: Allan C. Green



RUSSISCHES SEGELSCHULSCHIFF: Die ehemalige *Padua* und jetzige *Kruzenshtern* bei der 29. Hanse Sail zu Beginn der Ausfahrten von Segelschiffen am Molenfeuer in Warnemünde Foto: picture-alliance/dpa/ZB

setzte man teilweise durch Drähte und Ketten. Die Wanten wurden nicht mit Webeleinen (kurzen, querverlaufenden Tauverbindungsstücken), sondern mit Holzsprossen als Tritte zum Aufentern versehen.

Die ersten P-Liner waren 115 Meter lang und 14 Meter breit. An vier Masten, bis zu 52 Meter hoch, spannte sich eine Segelfläche von 3.800 Quadratmetern. Alle Laeisz-Segler hatten keinen Hilfsantrieb. Bei Ankunft in Cuxhaven schleppte man sie, wenn es nötig war, elbeaufwärts in den Hamburger Hafen.

1892 kamen mit der *Placilla* und der *Pisagus* die ersten sogenannten „Drei-Insel-Typen" in Fahrt. Zwischen der höher liegenden Back und der Poop war ein Mittelaufbau errichtet (auch Brückendeck genannt), der auf beiden Seiten bis an die Bordwand reichte. Dort waren Kartenhaus und Ruderstand untergebracht. Um sicher vom Brückendeck zur Back oder zur Poop zu gelangen, wurden später die drei Inseln mit Laufstegen verbunden. Dieser (stets neueste) technische Stand war eines der Erfolgsgeheimnisse der P-Liner. Dazu kam die weit über das übliche Maß hinausgehende starke Bauweise und die damit verbundene Standfestigkeit gegenüber der Unbill von Wind und Wellen sowie eine hervorragende Instandhaltung. Die P-Liner nutzten die Winde und umrundeten Kap Hoorn selbst in starkem Sturm, während andere Schiffe Schutz zum Abwettern suchen mussten.

Mit den besten Kapitänen des Kaiserreichs wie Petersen, Jürs, Miethe oder dem als „Teufel von Hamburg" berühmt gewordenen Robert Hilgendorff und handverlesenen Mannschaften, die gute Bezahlung und Verpflegung erhielten, sowie durch ihre einzigartige Verbindung von Geschwindigkeit und Sicherheit genossen die P-Liner bald einen hervorragenden Ruf. Dies wusste die Reederei geschickt zu nutzen: Die Kaufleute pflegten sorgfältig ihre Verbindungen in den Häfen, Agenten vor Ort organisierten den zügigen Warenumschlag. Spezielle Leichter brachten die Waren direkt an die Bordwand, was zu deutlich schnelleren Ladezeiten führte als die herkömmliche Kranarbeit von Land.

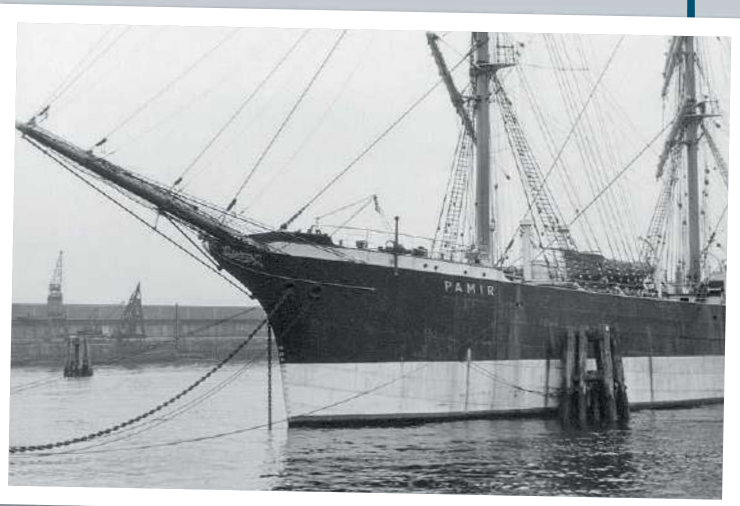
So brauchten die P-Liner beim Löschen und Laden oft nur ein Viertel der Zeit, die andere Reedereien aufbringen mussten, und verkürzten die teuren Liegezeiten. Die Reederei setzte die P-Liner vor allem in der Salpeterfahrt von Chile nach Europa ein. Salpeter war für die Herstellung von Dünger und Sprengstoff ein wertvoller Rohstoff. Vor dem Beginn der industriellen Produktion von Ammoniak nach dem Haber-Bosch-Verfahren war Stickstoffdünger teuer und der Salpetertransport versprach enorme Einnahmen: 1913 kostete ein Doppelzentner Chilesalpeter 22 Mark. Der Frachtwert eines voll beladenen P-Liners entsprach damit knapp einer Million Mark, umgerechnet auf heutige Kaufkraft ungefähr zehn Millionen Euro.

Die Reederei machte glänzende Geschäfte und investierte in neue, noch größere Schiffe. 1895 wurde die Fünfmastbark *Potosi* fertiggestellt und war mit 4.026 Bruttoregistertonnen, 111 Meter Länge und 15 Meter Breite das seinerzeit größte Segelschiff der Welt. Der bei der Tecklenborg-Werft in Bremerhaven-Geestemünde gebaute Rahfünfmaster hatte einen Tiefgang von 7,77 Meter und eine Verdrängung von 8.606 Tonnen.

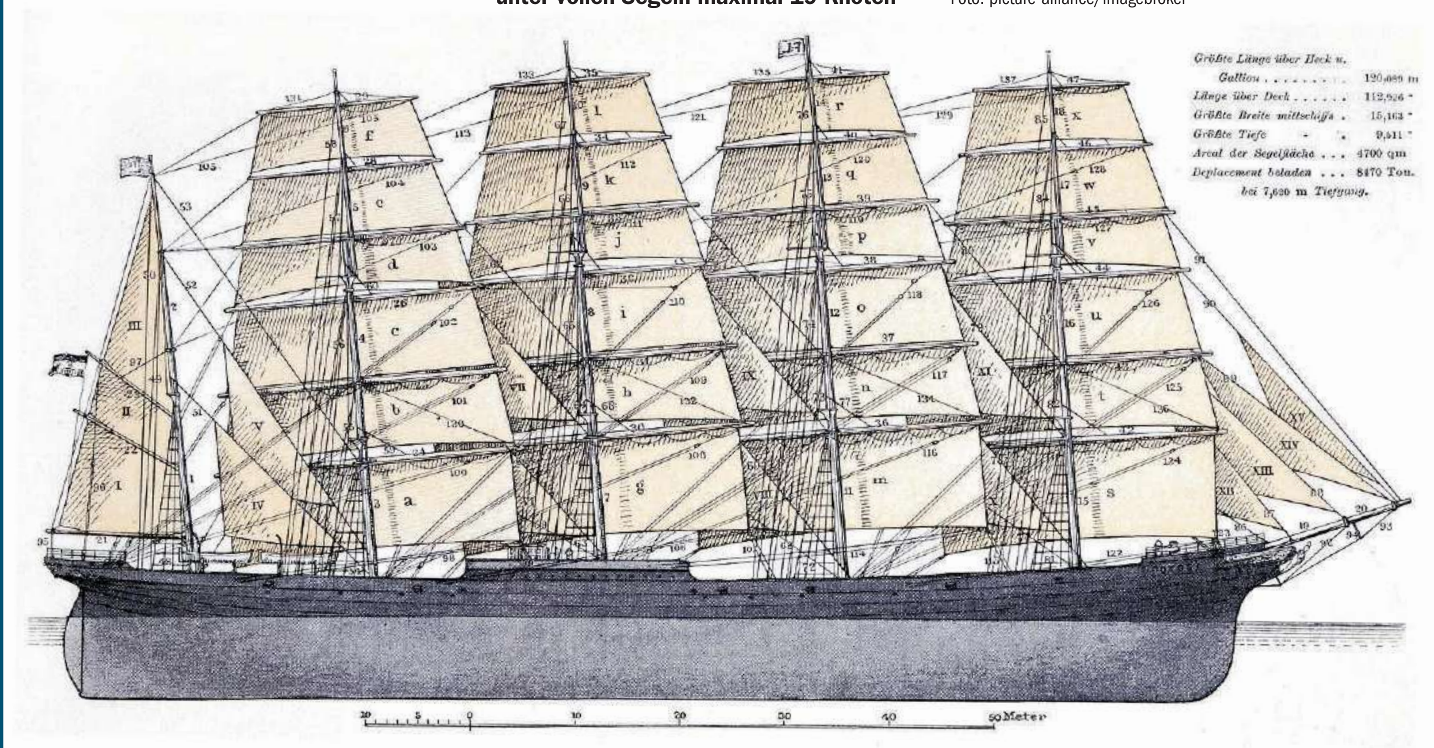
Der Baupreis für das neue Flaggschiff der Reederei lag ohne Ausrüstung bei 695.000 Goldmark. 4.700 Quadratmeter gewachstes Segeltuch, verteilt auf 42 Segel, machten die *Potosi* zum schnellsten Segelschiff ihrer Zeit: Die Fünfmastbark schaffte die Reise von Chile nach England in der Rekordzeit von 57 Tagen, die Gegenrichtung in 59 Tagen, jeweils rund um Kap Hoorn. Andere Segler benötigten 80 bis 100 Tage. Die *Potosi* geriet am 16. September 1925 nach einer Kohlengasexplosion in der Nähe des Hafens Comodoro Riviera in Brand und trieb auf den Atlantik, wo der Fünfmaster am 19. Oktober 1925 von der argentinischen Marine auf 45 Grad Süd versenkt wurde.

Als höchste Perfektion im Segelschiffbau gilt das Fünfmast-Vollschiff *Preußen*, erbaut 1902 auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde. Doch für die Salpeterfahr-

SCHÖNE ZEITEN: Die *Pamir* Anfang der 1950er-Jahre im Hamburger Hafen. Die Viermastbark sank am 21. September 1957 bei den Azoren im Atlantik im Hurrikan „Carrie" Foto: picture-alliance/Judaica-Sammlung Richter



STAPELLAUF 1895: Takelung der *Potosi* mit Größen der 39 Segel; das Schiff besaß eine Tragfähigkeit von 6.150 Tonnen und erreichte unter vollen Segeln maximal 19 Knoten Foto: picture-alliance/imagebroker





TRADITIONSREICH: Hausflagge der 1824 gegründeten Hamburger Reederei Ferdinand Laeisz, heute mit Sitz in Hamburg, Rostock, Bremerhaven und Grabow
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London/Pope Collection

ten erwies sich die *Preußen* als zu groß. Das Schiff fasste rund 8.000 Tonnen Fracht – für diese Mengen waren die südamerikanischen Salpeterhäfen nicht ausgelegt; es kam zu kostspieligen Verzögerungen. Die Viermastbarken hatten sich als optimales Arbeitsschiff erwiesen, darum ließ die Reederei zwischen 1903 und 1926 moderne Versionen dieses Typs bauen.

Diese letzten P-Liner sind auch als „die acht Schwestern“ bekannt: *Pangani* (1903), *Petschili* (1903), *Pamir* (1905), *Passat* (1911), *Peking* (1911), *Pola* (1918), *Priwall* (1920) und *Padua* (1926). Die Bezeichnung „acht Schwestern“ ist allerdings nicht ganz korrekt, da Schwesterschiffen gleiche Baupläne zugrunde liegen. Echte Schwesterschiffe waren nur *Peking* und *Passat* sowie *Pola* und *Priwall*.

Bereits 1910 war die *Preußen* vor Dover 1910 im Ärmelkanal verloren gegangen, als ein ausweichpflichtiger Postdampfer dem Segelschiff die Vorfahrt nahm. Auch fünf weiteren der acht Schwestern ereilte ein trauriges Schicksal: Im Januar 1913 sank die *Pangani* im Ärmelkanal nach einem Zusammenstoß mit dem französischen Dampfer *Phryné*. Die *Petschili* wurde nach dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges interniert und lag daraufhin die nächsten fünf Jahre im Hafen von Valparaíso vor Anker, wo ein Sturm sie im Jahr 1919 zerstörte.

Auch die ebenfalls von Blohm & Voss gefertigten Schwesterschiffe *Pola* und *Priwall* hatten nur eher kurze Zeiten im aktiven Dienst: Während die *Pola* kurz nach ihrer Fertigstellung als Kriegsreparation an Frankreich ausgeliefert und dort 1933 abgewrackt wurde, fuhr die im Jahr 1920 ausgelieferte *Priwall* immerhin zwei Jahrzehnte über die Weltmeere. Und sie fuhr 1938 den Segelschiffrekord für die schnellste Kap-Hoorn-Umrundung – in fünf Tagen und 14 Stunden.

Bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs internierten die Chilenen das Schiff. 1941 schenkte die Reederei die Viermastbark dem südamerikanischen Land. Nach einem Ladungsbrand explodierte das in *Lautaro* umbenannte Schiff 1945 schließlich vor der Küste Perus.

„MEINE SCHIFFE KÖNNEN UND SOLLEN SCHNELLE REISEN MACHEN“

Carl Ferdinand Laeisz

Das bekannteste und bei Weitem traurigste Schicksal ereilte die *Pamir*: 1905 in Dienst gestellt, musste sie nach dem Ersten Weltkrieg als Reparation an die Alliierten abgetreten werden. Die Internierung in Chile erwies sich jedoch als Glücksfall: Die Alliierten erlaubten den Reedern am Ende des Krieges, auf den Rückfahrten der Schiffe nach Europa Fracht auf eigene Rechnung zu laden, bevor sie die Schiffe auslieferten.

PERFEKT IN SZENE: P-Liner bei der Umrundung von Kap Hoorn, das der legendäre Hilgendorf erstmals 1871 sah
Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

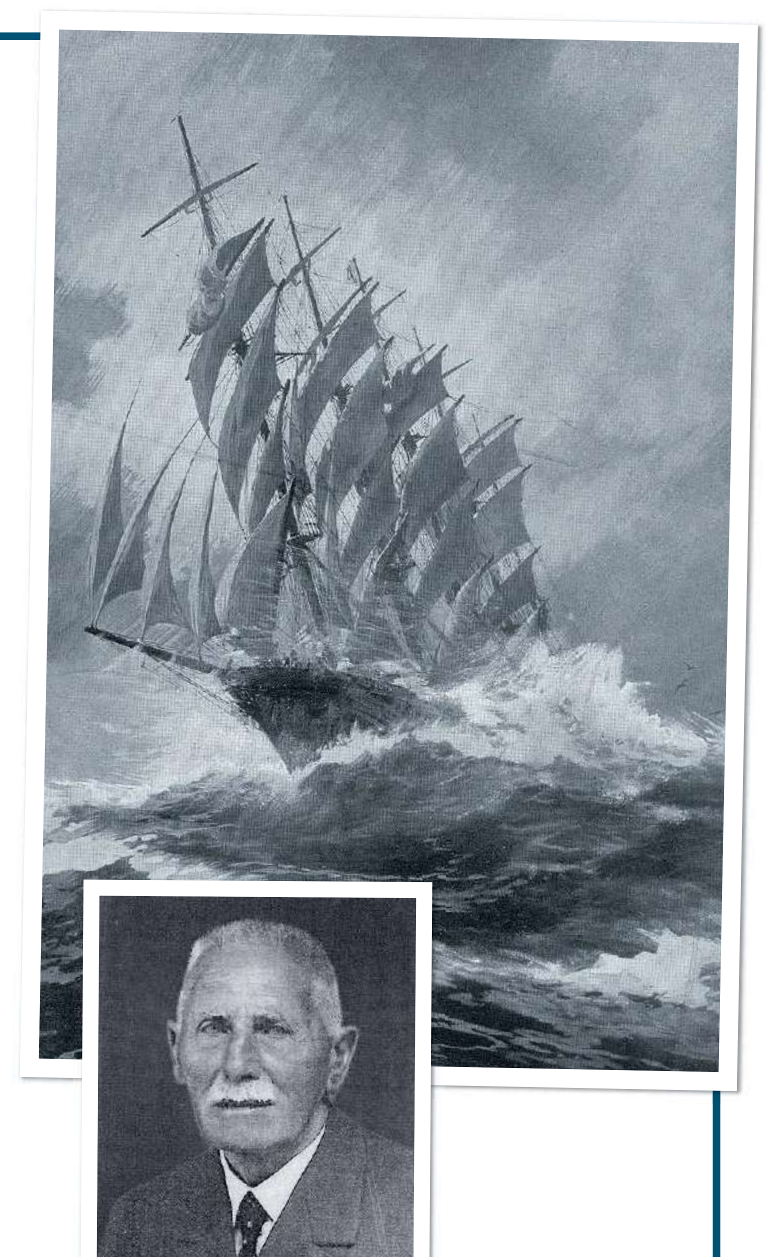
Die Salpeterladungen erzielten so große Gewinne, dass Laeisz von dem Geld nach und nach die meisten Schiffe zurückkaufen konnte. 1924 gelang es auch, die *Pamir* zu erwerben; für nur 7.000 Pfund Sterling fand die Viermastbark wieder ihren Platz in der Laeisz-Flotte. Kohle und Öl hatten den Wind als Antriebsenergie längst überholt. Aber Laeisz konnte sein erfolgreiches Geschäftsmodell fortsetzen: Auf den langen Strecken zur Westküste von Südamerika oder nach Australien blieben die Großsegler noch einige Zeit unschlagbar.

1931 betrieb die Reederei eine Flotte von sechs Seglern. Doch durch die Folgen der Weltwirtschaftskrise war die Reederei stark beeinträchtigt und die dampfgetriebene Konkurrenz wurde immer stärker. Laeisz war gezwungen, mehrere Schiffe zu verkaufen, darunter für 60.000 Reichsmark 1931 die *Pamir,* die der finnische Reeder Gustaf Erikson ebenso übernahm wie 1932 die *Passat*.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde die *Pamir* 1941 im Hafen von Wellington (Neuseeland) beschlagnahmt und erst 1948 an Erikson zurückgegeben. Nach mehreren Eignerwechseln fuhr die Viermastbark in den 1950er-Jahren als Frachtsegelschulschiff zwischen Europa und Südamerikas Ostküste. Auf einer dieser Fahrten kam es zur Tragödie: Die Viermastbark geriet etwa 600 Seemeilen westsüdwestlich der Azoren in den Hurrikan „Carrie". Dabei verrutschte die Getreideladung und die *Pamir* sank am 11. August 1957. Von den 86 Besatzungsmitgliedern überlebten nur sechs. Der Untergang entwickelte sich zur nationalen Katastrophe der noch jungen Bundesrepublik, führte zu einer Verschärfung der Sicherheitsvorkehrungen für Großsegler und bedeutete das Ende der frachtfahrenden Segelschulschiffe.

Nur vier der berühmten Viermastbarken sind noch heute erhalten und nur ein einziger P-Liner ist noch in Fahrt: die *Padua*, heute als russisches Segelschulschiff *Kruzenshtern* im Einsatz. Als letztes Schiff der Werft Joh. C. Tecklenborg 1926 vom Stapel gelaufen, war die *Padua* nicht nur als Frachtsegler unterwegs, sondern diente auch als Filmkulisse für die Streifen *Ein Herz geht vor Anker* und *Große Freiheit Nr. 7*. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging die *Padua* an die Sowjetunion und wurde nach dem russischen Admiral Adam Johann von *Kruzenshtern* umbenannt, mit dem neuen Heimathafen Kaliningrad. Das russische Ministerium für Fischwirtschaft nutzt die *Kruzenshtern* zur Ausbildung des Nachwuchses der Fischereiflotte. Seit 1974 nimmt das Schiff an vielen internationalen Regatten oder Events teil und ist auch beliebter Gast beim Hamburger Hafengeburtstag, der Kieler Woche oder der Sail in Bremerhaven.

1903 als *Mneme* bei der Werft J. Reid & Co. in Glasgow für die Hamburger Reederei B. Wencke Söhne gebaut, gehört die *Pommern* als einziger verbliebener P-Liner nicht zu den „Acht Schwestern". Am 27. November 1896 erwarb F. Laeisz das Schiff und benannte es in *Pommern* um. 1921 als Kriegsreparation an Griechenland übergeben, kaufte am 28. Mai 1923 der finnische Großreeder Gustaf Erikson die *Pommern*. Seither ist ihr Heimathafen Mariehamn auf den Åland-Inseln. Nach Eriksons Tod schenkte sein Sohn die *Pommern* 1953 der Stadt Mariehamn, in der sie heute als Museumsschiff zu besichtigen ist. Sie gilt als einzige erhaltene Viermastbark im Originalzustand, auch unter Deck.



KENNT SIE ALLE: Kapitän Robert Hilgendorf (1852–1937) führte mit eiserner Disziplin neun Laeisz-Segler, darunter die Flying P-Liner Foto: IMMH

Die *Passat* war nach dem Verkauf knapp 20 Jahre unter finnischer Flagge im Getreideimport aus Australien unterwegs. Ab 1951 fuhr der P-Liner wieder unter deutscher Flagge, wurde aufwendig modernisiert und stach 1952 als frachttragendes Segelschulschiff mit 54 Kadetten an Bord wieder in See. Das Ende kam 1957: Im selben Jahr, in dem die *Pamir* sank, geriet auch die *Passat* mit einer Ladung Gerste auf der Heimreise von Montevideo in einen schweren Sturm und musste mit schwerer Schlagseite in Lissabon einlaufen, woraufhin man sie außer Dienst stellte.

1959 kaufte die Hansestadt Lübeck den P-Liner und rettete ihn vor dem Verschrotten. Am Priwallufer in Travemünde ging die *Passat* 1960 endgültig vor Anker und ist seitdem zum Wahrzeichen des Lübecker Seebades geworden.

Auch der letzte der noch „verbliebenen Vier“ wurde zum Museumsschiff. Und: Die am 25. Februar 1911 bei Blohm & Voss vom Stapel gelaufene *Peking* kehrt zurück in ihren Heimathafen. Laeisz hatte die 115 Meter lange, stählerne Bark 1932 nach England verkauft, wo sie unter dem neuen Namen *Arethusa* als stationäres Schulschiff im ostenglischen Upnor vor Anker lag. Im Jahr 1974 verkauften die britischen Eigner das Schiff an das South Street Seaport Museum nach New York, wo es unter seinem ursprünglichen Namen *Peking* als Museumsschiff auf dem East River vor sich hin dümpelte. Denn das Museum hatte kein Geld für die Restaurierung der Viermastbark und die *Peking* verfiel zusehends.

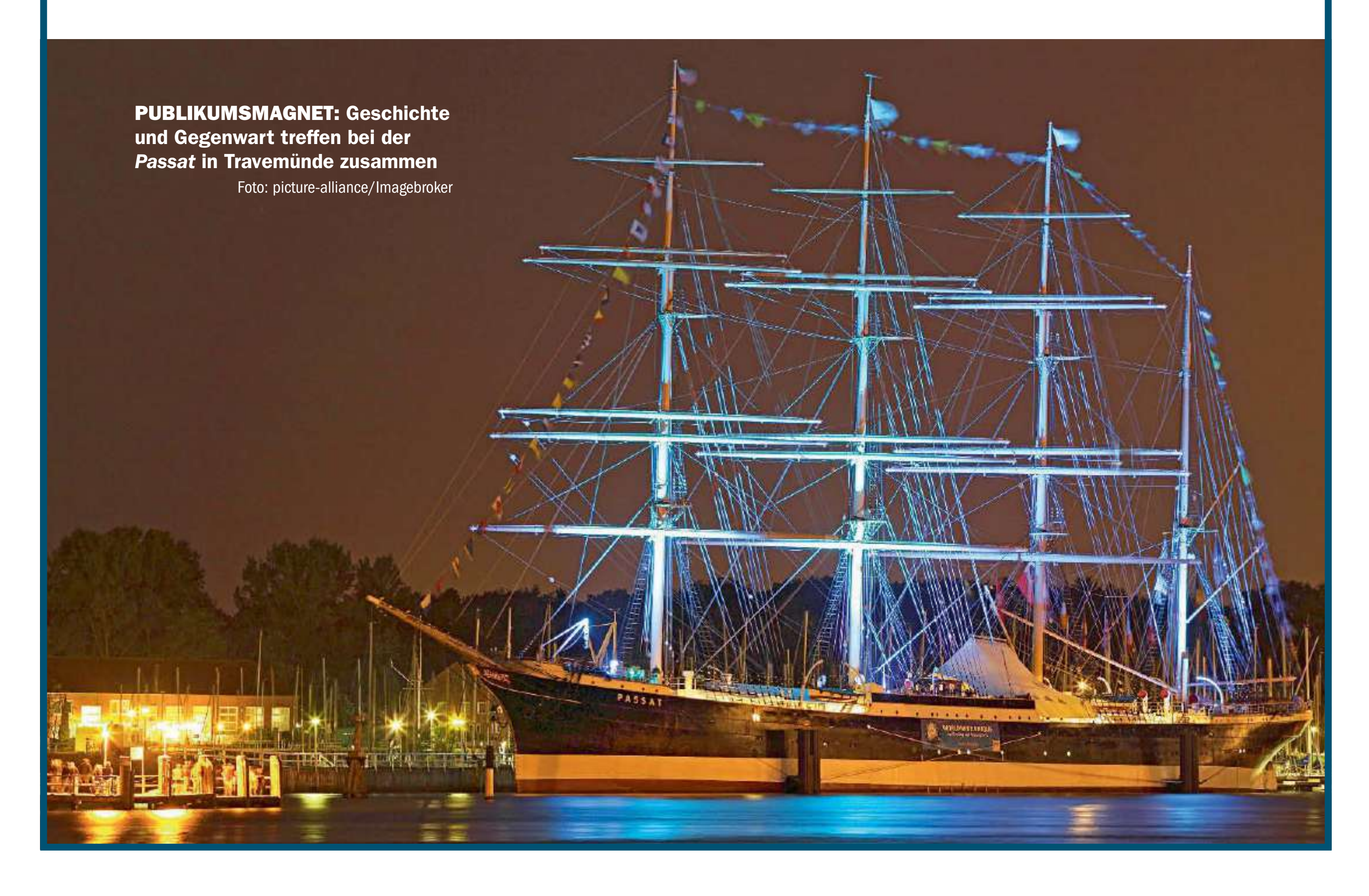
Bereits im Jahr 2002 verhandelten Mitglieder des Hamburger Vereins „Peking-Freunde“ erstmals mit dem New Yorker Museum über eine Rückführung des Schiffs in die Hansestadt, doch der Kaufpreis war utopisch. Im Frühjahr 2015 galt es, nach Sturmschäden den Liegeplatz der *Peking* zu räumen und das marode Schiff möglichst schnell loszuschlagen. Die Bundesregierung erklärte sich bereit, rund 26 Millionen Euro für den Transport des Schiffes nach Deutschland, seine Restaurierung sowie die Einrichtung eines Liegeplatzes im Hamburger Hafen zur Verfügung zu stellen.

Im Sommer 2017 überführte ein Dockschiff die *Peking* nach Deutschland. Seitdem wird das Schiff in der Peters-Werft in Wewelsfleth bei Brunsbüttel restauriert. Nach der vollständigen Instandsetzung soll die Viermastbark noch in diesem Sommer nach Hamburg in den Sandtorhafen kommen und dann direkt neben der Elbphilharmonie liegen – und dort bleiben, bis das Deutsche Hafenmuseum am Grasbrook in der HafenCity fertiggestellt ist. Dahin überführt, wird sie dann Hauptattraktion und ständiger Blickfang der Hamburger und Touristen sein … ganz wie in alten Zeiten auf der Elbe. ⚓

IM PRIWALL-HAFEN: DIE *PASSAT*

Das Museumsschiff kann während der Hauptsaison im Sommer täglich von 10 bis 17 Uhr besichtigt werden (Eintritt: für Erwachsene drei Euro, für Jugendliche bis 18 Jahre 1,50 Euro, Kinder unter sechs Jahren frei). Zusätzlich werden am Montag, Mittwoch und Freitag jeweils um 11 Uhr Sonderführungen angeboten (fünf Euro pro Person zuzüglich).
Die Räume der *Passat* können auch für Hochzeiten, Veranstaltungen oder Feste gemietet werden. Tipp: In den alten Kajüten kann man übernachten. Insgesamt stehen den Gästen bis zu 102 Kojen zur Verfügung.

Mehr Informationen zum Schiff unter **www.ss-passat.com**
Zu Übernachtung und Veranstaltungen:
www.luebeck.de/de/stadtleben/tourismus/travemuende/sehenswuerdigkeiten-travemuende/viermastbark-passat/index.html



PUBLIKUMSMAGNET: **Geschichte und Gegenwart treffen bei der *Passat* in Travemünde zusammen**
Foto: picture-alliance/Imagebroker

AUSTAUSCH ZWISCHEN DGSM UND CMSS

Volksmarine als Schnittstelle



Vizeadmiral a. D. Hendrik Born (Mitte) mit Wissenschaftlern des Center for Maritime Strategy & Security, Kiel Foto: CMSS

Am 26. Februar empfing Dr. Sebastian Bruns, Leiter des Center for Maritime Strategy & Security (CMSS) am Institut für Sicherheitspolitik Universität Kiel (ISPK) den stellvertretenden Vorsitzenden der DGSM, Vizeadmiral a. D. Hendrik Born, zu einem Hintergrundgespräch in den Räumlichkeiten des wissenschaftlichen Think Tanks an der Kieler Förde.

Gemeinsam mit Akademikern des CMSS standen zunächst Fragen eher akademischer Natur im Mittelpunkt: Was kann man bei der Betrachtung gegenwärtiger militärischer Konflikte aus der Zeit der „Wende“ und dem Ende der NVA lernen? Gibt es Indikatoren für „scheiternde Marinen“, die sich anhand der Erfahrungen Borns mit der Volksmarine verallgemeinern und möglicherweise bei der Analyse schwacher Staaten im 21. Jahrhundert extrapolieren lassen? Kern der Schlussfolgerungen war, dass es für labile Seestreitkräfte im Besonderen und schwache Armeen allgemein einen politisch flankierten integrativen Prozess bedarf, um Streiks, Fahnenflucht oder gar einen Militärputsch zu verhindern.

Nur wenn auf höchster Ebene vertragliche Regelungen getroffen sind, die anschließend unter Einbeziehung betroffener militärischer Führer transparent und vor allem unter Beachtung sozialer Belange für die Soldaten vorbereitet und realisiert werden, kann man Streitkräfte als Unruhefaktor einhegen. Die Diskutanten waren sich gleichwohl einig, dass das Ende der DDR und ihrer Streitkräfte ein Fall sui generis sei, wo eine Vielzahl von Faktoren – viele davon günstig oder zufällig – zusammenspielten. Die Erfahrungen und Ergebnisse sind demnach nur bedingt auf scheiternde Streitkräfte in Schwellenländern anzuwenden; hier stellte man gemeinsam erhebliches wissenschaftlich und politikberatendes Erkenntnisinteresse fest.

Das ISPK | CMSS ist eine der wenigen sicherheitspolitischen Denkfabriken in Deutschland und darüber hinaus Kontinentaleuropas einziger Think Tank, der sich tiefergehend mit Aspekten maritimer Strategie und Sicherheit befasst. Derzeit arbeiten drei Wissenschaftler ständig in Kiel; weitere Expertise zum großen Themenkomplex Maritime Zeitgeschichte und der Rolle von Seestreitkräften in der internationalen Politik wird fallweise hinzugezogen. Dr. Sebastian Bruns, selbst Mitglied in der DGSM, wies darauf hin, dass die Arbeit junger, motivierter Wissenschaftler neben dem öffentlichen Interesse auch entsprechende Drittmittel benötige, um eine praktische und politiknahe Aufarbeitung solcher Aspekte an der Schnittstelle von Politik- und Geschichtswissenschaft zu finanzieren.

Hendrik Borns Besuch schloss derweil mit einer Abendveranstaltung an der Kieler Hermann-Ehlers-Akademie, wo sich die Diskussion vor einem breiten interessierten Publikum – und anschließend bei kräftiger Erbsensuppe und frischem Bier – noch lange fortsetzte. Auch der Frage, welchen Forschungsbedarf es mit Blick auf die Volksmarine aus politikwissenschaftlicher Sicht gebe, näherte sich die Gruppe. Hendrik Born stellte zwei Themenkomplexe vor, die im Mittelpunkt einer Masterarbeit oder Dissertation stehen könnten. Zum einen wäre da die Frage, warum die Volksmarine bis Mitte der 1980er-Jahre einen starken Zuspruch im Volk hatte. Immerhin waren nur freiwillig länger dienende Soldaten in der Flotte, die zudem wie Marineangehörige aller Dienstgrade eine überaus hohe Leistungsbereitschaft und einen großen Stolz an den Tag legten. Dieses entsprechend stabile Verhältnis zwischen Führung und Truppe hat, so die These, 1989/90 Schlimmeres verhindert.

Zum anderen ist der Frage nachzugehen, wie es dazu kam, dass die wiederholt bekundete Bereitschaft einer professionell und hochausgebildeten Flotte der DDR, den angenommenen Gegner vernichtend zu schlagen, im Wendejahr dahingehend umschlug, den Auftrag nicht zu erfüllen, und vielfach darin mündete, eine Perspektive in den Reihen des ehemaligen Opponenten zu suchen. Die Schnittstelle zwischen Politik- und Geschichtswissenschaft hat mit der Volksmarine und der Vereinigung der Seestreitkräfte 1990 ein lohnenswertes, weil wenig beleuchtetes Betätigungsfeld, das 30 Jahre nach der deutschen Einheit bestellt werden muss.

Dr. Sebastian Bruns



REGIONALGRUPPE HAMBURG

Fliegender Pirat

„Ich bin die Enkelin eines waschechten Piraten des Kaisers!“ Mit diesen Worten begrüßte Elisabeth Bliesener am 12. Februar das Publikum in der Führungsakademie der Bundeswehr zum Thema „Ernst Fegert – Fliegender Pirat des Kaisers“. Die Referentin gab zunächst einen Überblick über die Marine-Luftschifffahrt im Ersten Weltkrieg sowie Informationen zu technischen Details von Zeppelinen. Trotz Gondeln war ein Flug in einem solchen Himmelsriesen alles andere als komfortabel, zudem verlangte er den Besatzungen bei extremen Bedingungen alles ab (Kälte in einer Flughöhe von bis zu 7.000 Metern, Feuergefahr, Sauerstoffmangel). Danach berichtete Elisabeth Bliesener von ihrem Großvater Ernst Fegert, der am 23. April 1917 während einer Aufklärungsfahrt über der Nordsee mit dem Luftschiff L 23 eine norwegische Bark auf dem Wasser ausmachte und aufbrachte. Die Referentin schilderte minutiös und überaus spannend den Kapervorgang, vom Herabsinken des Zeppelins auf annähernd Wasserniveau, der teils flüchtenden Barkbesatzung und anschließenden Verfolgung, der Übernahme des Segelschiffs bis zur Verbringung nach Cuxhaven.

Im Anschluss an den Vortrag gab Christoph Kehrig, Organisator der diesjährigen DGSM-Jahrestagung auf Helgoland, einen Einblick in die Schönheit und Sehenswürdigkeiten der Insel, wo die Teilnehmer ein umfangreiches Programm erwartet. Interessenten wenden sich bitte an Christoph Kehrig (Adresse über die DGSM-Geschäftsstelle) oder direkt an die DGSM. *Stephan Karraß*

Winkspruch



Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic*

Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft
für Schifffahrts- und
Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Gero Hesse
Brucknerstraße 29
53844 Troisdorf

E-Mail:
geschaeftsfuehrer@
schiffahrtsgeschichte.de

Marineluftschiff L 23 über einem Torpedoboot (um 1916)

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Deutsches Marinemuseum Wilhelmshaven

Auf dem Weg zu nationaler Strahlkraft

Das Deutsche Marinemuseum Wilhelmshaven steht an der Schwelle zu großen Veränderungen. Mit 11,6 Millionen Euro Fördergeldern wird die Neuausrichtung vom regionalen zum überregionalen Museum in den nächsten Jahren endlich realisiert. *Schiff Classic* sprach mit Museumsleiter Dr. Stephan Huck über die Zukunftspläne

Von Stephan-Thomas Klose

SCHIFF*Classic:* Von Ihnen stammt der programmatische Satz, das Deutsche Marinemuseum Wilhelmshaven werde komplett neu ausgerichtet und vom regionalen zum überregionalen Museum entwickelt. Aber: Hat das DMM nicht längst eine überregionale Bedeutung?

Dr. Stephan Huck: Die hat es sicherlich. Aber ich glaube schon, dass man daran noch weiter arbeiten kann. Das Haus hat als Museum mit regionaler Strahlkraft angefangen und war in den ersten zehn Jahren letztlich vor allem für den Tourismus in Wilhelmshaven bedeutsam. Marinefreunde haben uns schon immer überregional wahrgenommen.

Dass aber ein breiteres Publikum dieses Haus wahrnimmt und dass es auch für andere Militärmuseen oder universitäre Einrichtungen und Institute von Belang ist, hat sich eigentlich erst in den letzten zehn Jahren entwickelt und vor allem in den letzten fünf Jahren, in denen wir uns mit Sonderausstellungen dem Thema „100 Jahre Erster Weltkrieg“ widmeten, Fahrt aufgenommen. Jetzt gilt es, diese Ausrichtung zu stärken und weiter zu festigen.

SCHIFF*Classic:* Welche sind die wesentlichen Bestandteile des neuen Konzeptes?

Dr. Stephan Huck: Zunächst einmal sprechen wir von einer baulichen Erweiterung, die notwendig ist, um das Haus auch inhaltlich zu erweitern. Aber wenn es um die Frage der Vernetzung und der programmatischen Ausrichtung geht, sind natürlich die Inhalte wichtiger als der bauliche Rah-



IM GESPRÄCH: Der Leiter des DMM, Dr. Stephan Huck (rechts im Bild), informiert *Schiff-Classic*-Autor Stephan-Thomas Klose über die Schritte zur Neuausrichtung des Museums Foto: Klose



FLAGGSCHIFF DES MUSEUMSHAFENS: Auch zukünftig ist der Lenkwaffenzerstörer *Mölders* das wichtigste Exponat und Aushängeschild des Deutschen Marinemuseums Foto: Deutsches Marinemuseum/Torsten Wieland

men. Wir wollen die Ausstellung stärker noch als bisher aus der nationalen Fokussierung befreien. Um es bildlich auszudrücken: Im Grunde genommen blicken wir bislang in unserer gesamten Ausstellung von der Brücke des deutschen Kriegsschiffes auf die See hinaus. Aber es gibt immer auch die Perspektive des Gegenübers auf das deutsche Kriegsschiff und die deutsche Marinegeschichte. Es wird uns wichtig sein, diese Perspektiven von außen und die Wahrnehmung der Marine als Teil eines größeren Ganzen stärker darzustellen. Wir haben das erstmalig in der Ausstellung 2016 zur Skagerrak-Schlacht ausprobiert, indem wir deutsche und britische Perspektiven gleichberechtigt nebeneinanderstellten. Das hat zu einer deutlichen Perspektiverweiterung geführt, und das lässt sich mit anderen Ausstellungsthemen fortsetzen.

SCHIFF*Classic:* Auch die Dauerausstellung zur deutschen Marinegeschichte soll vollständig neu gestaltet werden. Wie wird sie sich verändern? Wollen Sie sich von der Chronologie der Epochenräume verabschieden?

Dr. Stephan Huck: Ja, aller Voraussicht nach schon. Zwar sind wir noch mitten in der Diskussion, in der uns auch das später durch einen Wettbewerb zu gewinnende Gestaltungsbüro als wichtiger Partner bislang fehlt, aber mit unserem neuen Rahmenkonzept sind wir so gut wie fertig. Dank der Förderung können wir das Museum erstmals seit seiner Gründung als Gesamtheit in den Blick nehmen. Wir wollen eine Ausstellung konzipieren, die stärker als bisher Freigelände und Ausstellung aufeinander bezieht.

Weil aber die Auswahl der Objekte im Freigelände einen chronologischen Zugang im Grunde ausschließt, führt das zwangsläufig zu der Entscheidung, dass ein thematischer Zugang zweckmäßiger ist. Andererseits sind wir uns bewusst, dass bei historischen Ausstellungen eine Chronologie als Orientierungshilfe benötigt wird. Und so



„MARINE UND KOLONIEN" (RAUM 1): Die Rolle der Kaiserlichen Marine im deutschen Kolonialismus soll in der neuen Dauerausstellung einen Perspektivwechsel erfahren Foto: Deutsches Marinemuseum



„ZEITALTER DER WELTKRIEGE" (RAUM 2): Für die zahlreichen Exponate bleibt auch zukünftig eine Chronologie als Orientierungshilfe wichtig Foto: Deutsches Marinemuseum

schwebt uns eine Gliederung vor, die in erster Linie Themenkomplexe identifiziert, die aber durch eine Chronologie gerahmt werden. Das wollen wir so auch als Aufgabe in den Gestaltungswettbewerb einbringen. Gestärkt werden soll das Ganze noch durch einen deutlichen Themenauftakt, der die Fragen aufwirft: Wozu ist eine Marine überhaupt da? Welche Marine brauchen wir heute? Welche maritimen Abhängigkeiten gibt es? Das Haus wird sich also in seiner Ausrichtung stärker der Marinegeschichte seit 1990 zuwenden.

SCHIFF*Classic:* Was wollen Sie denn dort noch zeigen? Das Schrumpfen der deutschen Flotte?

Dr. Stephan Huck: Von einer Bedeutungslosigkeit würde ich nicht sprechen wollen. Vielmehr erleben wir die Marine seit 1990 in unterschiedlichsten Einsätzen. Vor allem aber geht es uns darum, die Notwendigkeit der Marine und die maritimen Abhängigkeiten Deutschlands zu vermitteln. Wir wollen auch den Alltag und die Ausrüstung heute zeigen. Gleichzeitig soll das Museum aber keine Werbe- oder Recruiting-Plattform für die Deutsche Marine werden, sondern eher ein Ort, an dem die Besucher auch kontrovers diskutieren können.

An diesem Ziel soll sich das Museumsprogramm der nächsten Jahre ausrichten. Neben dem bereits erwähnten Perspektivwechsel soll also auch kritischen Stimmen Raum gegeben werden, die sagen, mit militärischen Mitteln lassen sich die Konflikte der heutigen Zeit nicht lösen.

SCHIFF*Classic:* Für die Freifläche mit der Museumsflotte planen Sie eine echte Hafensituation. Die „Wagenburg der Museumsschiffe" wollen Sie auflösen. Wie hat man sich diesen Museumshafen vorzustellen?

Dr. Stephan Huck: Ganz klassisch mit Fingerpiers, in Richtung Kaiser-Wilhelm-Brücke geöffnet. Ich glaube, dass diese Form der Präsentation einer klassischen Hafensituation näherkommt und dass die einzelnen Museumsboote und -schiffe an einer klassischen Pier jedes für sich stärker zur Geltung kommen; insbesondere unser ältestes Museumsboot, das sich jetzt gerade in der Werft befindet, die *Weilheim*. Es wird in der derzeitigen Präsentationssituation nicht besonders glücklich wahrgenommen. Weder sieht der Winkel, in dem es zur *Mölders* liegt, gut aus, noch nimmt man das Boot als Einzelstück besonders gut wahr. Vielmehr sieht man auf dem Museumsgelände derzeit nur einen grauen Wald von Masten und Aufbauten.

Der Museumshafen wird auch ein bauliches Zitat dessen sein, was dieses Areal einmal war, nämlich ein aktiver Marinehafen. Und damit geht es hier auch um einen städtebaulichen Aspekt. Das Museum wird im Zuge der baulichen Erweiterung um ein zweites Gebäude vergrößert werden, das an der Museumsrückseite, also an der Ostseite errichtet wird. So werden die Gebäude das Museum stadtauswärts Richtung Osten beschließen. Umgekehrt muss sich das Museum nach Westen in Richtung Stadt öffnen, damit unser zentrales Medium Wasser sichtbar bleibt und wieder eine Sichtbeziehung zwischen Kaiser-Wilhelm-Brücke und Museumshafen entsteht.

„Das Haus wird sich stärker an der deutschen Marinegeschichte seit 1990 ausrichten"

SCHIFF*Classic:* Die Etappen des Umbaus haben Sie auf der Seite des Museums aufgelistet: Kajensanierung, Neuordnung Museumsgelände, Restaurierung der *Nordwind* und Neubau des Depots. Warum haben Sie diese Reihenfolge gewählt? Und wann beginnen die Baumaßnahmen im Marinemuseum? Bleibt das Museum während des Umbaus geöffnet?

Dr. Stephan Huck: Ja, wir streben an, das Museum während der ganzen Zeit in irgendeiner Form offen und zugänglich zu halten. Wir glauben, das wird möglich sein. Die Reihenfolge der Maßnahmen ergibt sich aus Sachzwängen. Wir haben 2017 unsere Kaje begutachten lassen und dabei einen dringenden Sanierungsbedarf identifiziert. Die dringlichsten Maßnahmen haben wir 2018 bereits vorgenommen. Das waren aber letztlich nur bestandssichernde Maßnahmen. Im Gutachten heißt es, dass wir in den nächsten zehn Jahren grundlegend an die Kajen herangehen müssen.

Damit ist klar, dass die Kajensanierung am Anfang stehen muss, weil der Neubau später den Zugang zu den Kajen versperren wird. Alle Maßnahmen auf dem Museumsgelände folgen dann als zweiter Schritt. Die Terminierung der *Nordwind*-Restaurierung ergibt sich aus dem Fälligkeitstermin für das nächste Sicherheitszeugnis. Die *Nordwind* braucht alle fünf Jahre ein großes Sicherheitszeugnis der GSHW.

Der Depotbau schließlich hat aus unserer Sicht am meisten Zeit, weil er abgesetzt vom Museumsgelände erfolgt. Wir haben zurzeit zwar keine komfortable Depotsituation, aber wir haben vor zwei Jahren ein Interimsdepot bezogen, das uns Luft verschafft, um mit unseren Beständen über die Umbauphase zu kommen.

SCHIFF*Classic:* Wie sieht die Depotsituation ganz konkret aus?

Dr. Stephan Huck: Wir haben zurzeit etwa 1.000 Objekte in der Präsentation. Allerdings haben diese Objekte ganz unterschiedliche Dimensionen. So zählt die *Mölders* etwa mit der Vielzahl von Objekten, die sich auf ihr befinden, als ein Objekt. In unserer Sammlungsdatenbank sind aber insgesamt 25.000 Datensätze nachgewiesen, hinter denen sich wiederum kleinteilige Exponate wie auch größere Konvolute verbergen, die in der Anfangszeit nur mit einer Nummer erfasst wurden. Sie passen schon lange nicht mehr alle ins Museumsgebäude und werden in drei weit entfernten Magazinen gelagert. Die Aufgabe des Sammelns und Bewahrens

HINTERGRUND Deutsches Marinemuseum Wilhelmshaven

Der Förderverein Deutsches Marinemuseum gründete das Museum vor 22 Jahren in der ehemaligen Scheibenhofwerkstatt der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven und erweiterte es seither stetig. Zu seinen bedeutendsten Exponaten gehört seit 2005 der Lenkwaffenzerstörer *Mölders*, Deutschlands größtes Museumskriegsschiff. Seit 2002 liegt die Trägerschaft bei der Stiftung Deutsches Marinemuseum. Das Museum finanziert seinen Betrieb überwiegend aus den Eintrittsgeldern der mehr als 100.000 jährlichen Besucher sowie Spenden und der Unterstützung des Fördervereins. Projektbezogen werden zudem Drittmittel eingeworben. Mit der Bundesförderung erhält das Museum nach der Erweiterung 2009/10 erneut anlassbezogen öffentliche Mittel.

Die Sammlung umfasst heute mehr als 25.000 Objekte, darunter eine Flotte von sieben Schiffen. Sie steht unter dem Motto „Menschen, Zeiten, Schiffe" und zeigt die 170-jährige Geschichte der deutschen Marinen im Wandel der Zeit. Insbesondere die Dauerausstellung im historischen Museumsgebäude mit ihren drei Epochenräumen ermöglicht es dem Besucher, die deutsche Marinegeschichte in den jeweiligen politischen, sozialen und kulturellen Kontext einzuordnen. Sie wird ergänzt durch Sonderausstellungen wie zuletzt 2018 „Die See revolutioniert das Land" zur Rolle der Marine in den Revolutionsjahren 1918/19.

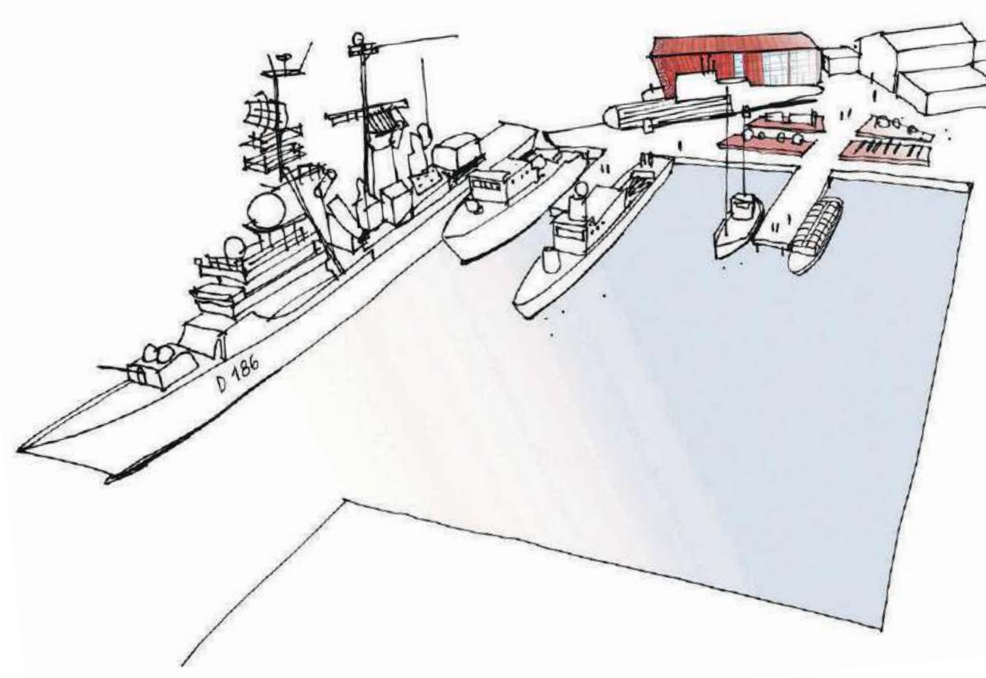
Kontakt: Deutsches Marinemuseum,
Südstrand 125, 26382 Wilhelmshaven,
Tel. 04421 400840, info@marinemuseum.de

„MENSCHEN – ZEITEN – SCHIFFE“: Am Beispiel des Kleinst-U-Boots vom Typ XXVII B „Seehund“ wird das aktuelle Museumsmotto bereits im Foyer des Hauses vermittelt Foto: Deutsches Marinemuseum

„KALTER KRIEG“ (RAUM 3): Die Auslandseinsätze der Marine möchte man in Zukunft deutlich stärker berücksichtigen Foto: Deutsches Marinemuseum

„WAGENBURG DER MUSEUMSSCHIFFE“: Die derzeitige Präsentationssituation der Museumsschiffe ist zwar durchaus eindrucksvoll, aber weder übersichtlich noch chronologisch Foto: Deutsches Marinemuseum

SICHTBEZIEHUNG: Die zentrale Lage mit Blick auf die Kaiser-Wilhelm-Brücke rückt städteplanerisch in den Fokus
Foto: Deutsches Marinemuseum/ Torsten Wieland



ERWEITERUNG UND NEUKONZEPTION: Diese Skizze der Berliner Designagentur Iglhaut + von Grote zeigt die geplante Hafensituation des künftigen Museumshafens Foto: Deutsches Marinemuseum

nimmt das Publikum naturgemäß selten wahr, er ist aber ein öffentlicher Auftrag, der die Rolle von Museen definiert und für uns von zentraler Bedeutung ist. Wir sammeln die Sachzeugnisse der Vergangenheit für die Zukunft. Aus diesem öffentlichen Auftrag und der Kostenintensität der Bewahrung der Sammlung rechtfertigt sich meines Erachtens auch die Unterstützung durch die öffentliche Hand. Das unterscheidet Museen von anderen Akteuren der Geschichtsvermittlung oder gar Freizeiteinrichtungen.

SCHIFF*Classic:* Wann wird das Deutsche Marinemuseum seine neue, nationale Wirkung entfalten können? Welche Besucherzahlen streben Sie dann an?

Dr. Stephan Huck: Wir arbeiten daran, wie eingangs bereits gesagt, schon jetzt. Das ist also ein Prozess, der nicht allein mit baulichen Veränderungen zu tun hat. Wenn die Frage auf die Eröffnung der neuen Dauerausstellung abzielt, dann sage ich: innerhalb der nächsten fünf Jahre. Allein die Kajensanierung benötigt von der Genehmigung bis zur Realisierung rund zwei Jahre. Und erst dann kann der nächste Schritt erfolgen. Das Ziel dieser Erweiterung ist aber nicht primär, die Besucherzahlen zu steigern. Wir haben im vergangenen Jahr 125.000 Besucher gezählt. Das ist eine wirklich gute Zahl, mit der wir unter den oberen drei Prozent der deutschen Museen rangieren.

SCHIFF*Classic:* Die Marinemuseen in Deutschland sind überschaubar: Es gibt das Internationale Maritime Museum Hamburg, das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven, das Schifffahrtsmuseum Kiel und das Wehrgeschichtliche Ausbildungszentrum der Marineschule Mürwik. Wo sehen Sie das Deutsche Marinemuseum Wilhelmshaven in diesem Kreis?

Dr. Stephan Huck: Wir sind das einzige Museum, das sich ausschließlich der deutschen Marinegeschichte widmet. Wir haben letztlich als einziges Haus die Fokussierung auf die militärische Seefahrt in Deutschland. Im Schifffahrtsmuseum und im Internationalen Maritimen Museum Hamburg ist das jeweils nur ein Teilaspekt. Und neben dieser inhaltlichen Alleinstellung ist es vor allem die Präsentation einer doch relativ umfangreichen Museumsflotte, die uns von den anderen Häusern unterscheidet.

Denn letztlich ist es nur das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven, das noch Originalschiffe präsentiert, die tatsächlich einen anderen Zugang zur Thematik bieten als klassische museale Ausstellungen mit relativ kleinteiligen Objekten.

SCHIFF*Classic:* Im Leitbild des DMM heißt es: „Wir verfolgen unsere Ziele in Kooperation mit anderen Institutionen und wissenschaftlichen Einrichtungen." Welche sind das? Werden in der Zukunft noch weitere hinzukommen?

> **„Nach Umsetzen der Neukonzeption werden mit Sicherheit neue Kooperationen hinzukommen"**

Dr. Stephan Huck: Derzeit sind es das Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr in Potsdam, das Militärhistorische Museum in Dresden, die Universität Oldenburg, mit der wir im Museumswesen kooperieren, der Museumsverband Niedersachsen-Bremen, das National Maritime Museum in Greenwich und das National Museum of the Royal Navy in Portsmouth.

Wir sind hier im Nordwesten aber auch in lokalen Kooperationen gut vernetzt, die anlassbezogen gelebt werden, wie beispielsweise vor fünf Jahren mit dem ostfriesischen Landesmuseum anlässlich der Ausstellung „*SMS Emden* – zwischen Mythos und Wirklichkeit". Und es werden mit Sicherheit noch weitere Kooperationen nach der Neukonzeption hinzukommen. ⚓

ZUR PERSON Dr. Stephan Huck

Dr. Stephan Huck (50) ist seit 2002 Leiter des Deutschen Marinemuseums Wilhelmshaven. Nach seinem Abitur trat er 1989 in Braunschweig zunächst seinen Wehrdienst an, wurde dann Reserveoffizieranwärter und verpflichtete sich für 13 Jahre. Ab 1993 studierte er an der Universität der Bundeswehr Hamburg (heute: Helmut-Schmidt-Universität) Geschichte und Sozialwissenschaften. Anschließend war er Auswerteoffizier der Feldnachrichtenlehrkompanie in Dietz an der Lahn und in dieser Funktion auch im SFOR-Einsatz in Bosnien.

Von 1999 bis zu seinem Dienstzeitende 2002 war er wissenschaftlicher Mitarbeiter am Militärgeschichtlichen Forschungsamt der Bundeswehr in Potsdam (heute: Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr). 2002 wurde er Geschäftsführer der neu gegründeten Stiftung Deutsches Marinemuseum.

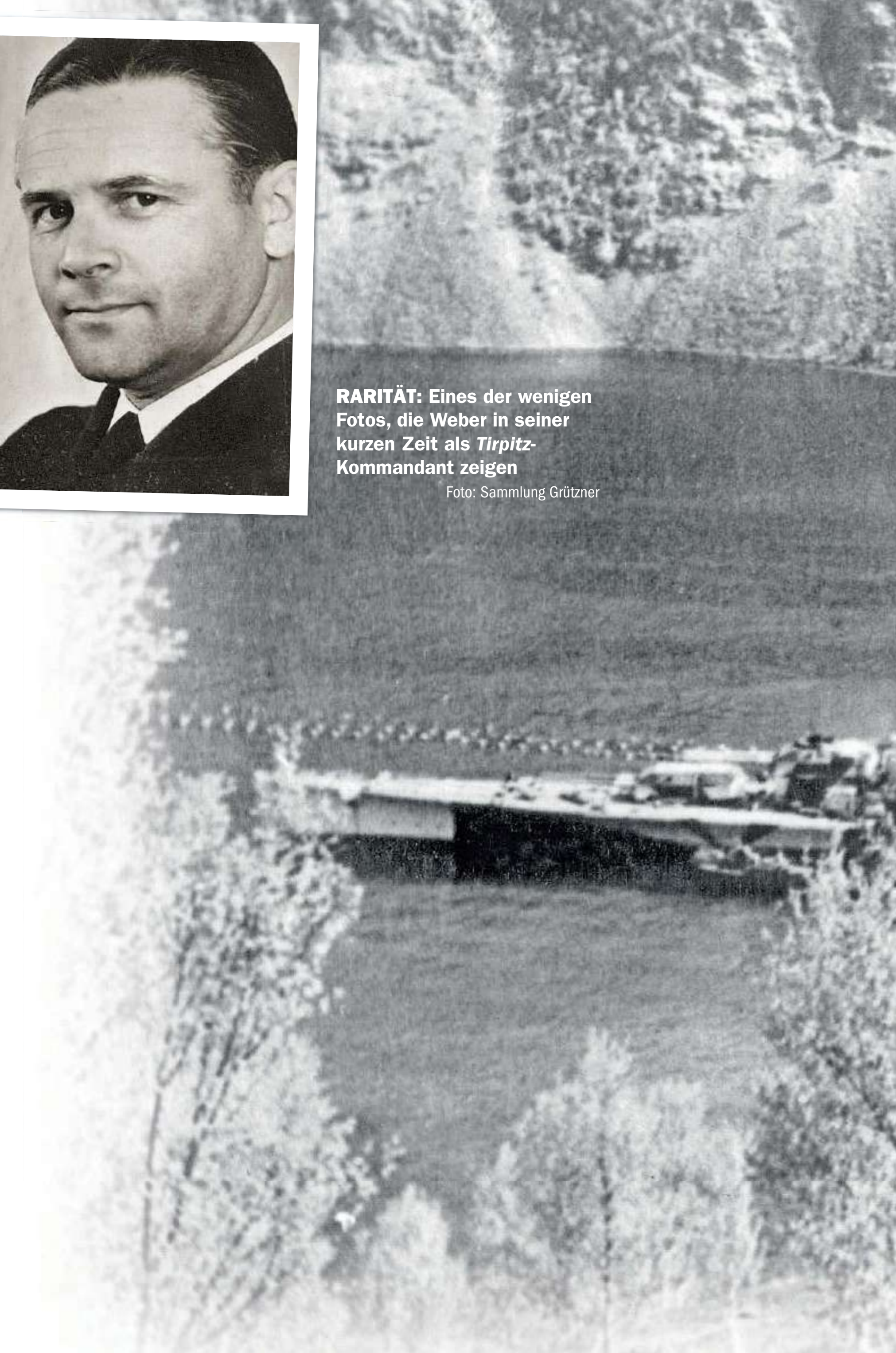
2009 promovierte Stephan Huck an der Universität Potsdam und übernahm 2010 einen Lehrauftrag im Masterstudiengang „Museum und Ausstellung" an der Universität Oldenburg. Seit 2018 gehört er dem Vorstand des Museumsverbandes Niedersachsen-Bremen e.V. an. Dr. Huck ist Autor und Herausgeber zahlreicher Bücher zur Militär- und Marinegeschichte. In diesem Jahr ist eine Ausstellung zur Rolle der Kriegsmarine bei Kriegsende 1945 geplant.

LETZTER KOMMANDANT DES SCHLACHTSCHIFFES *TIRPITZ*

„Alle Mann aus dem Schiff!“

Kapitän zur See Robert Werner hatte eine Bilderbuchkarriere in der Marine hinter sich, als er wenige Monate vor Kriegsende den Befehl über die *Tirpitz* übernahm – für acht Tage. Dann kenterte der Schlachtschiffriese und riss den Kapitän und weitere 970 Besatzungsmitglieder in den Tod

Von Jens Grützner



RARITÄT: Eines der wenigen Fotos, die Weber in seiner kurzen Zeit als *Tirpitz*-Kommandant zeigen
Foto: Sammlung Grützner

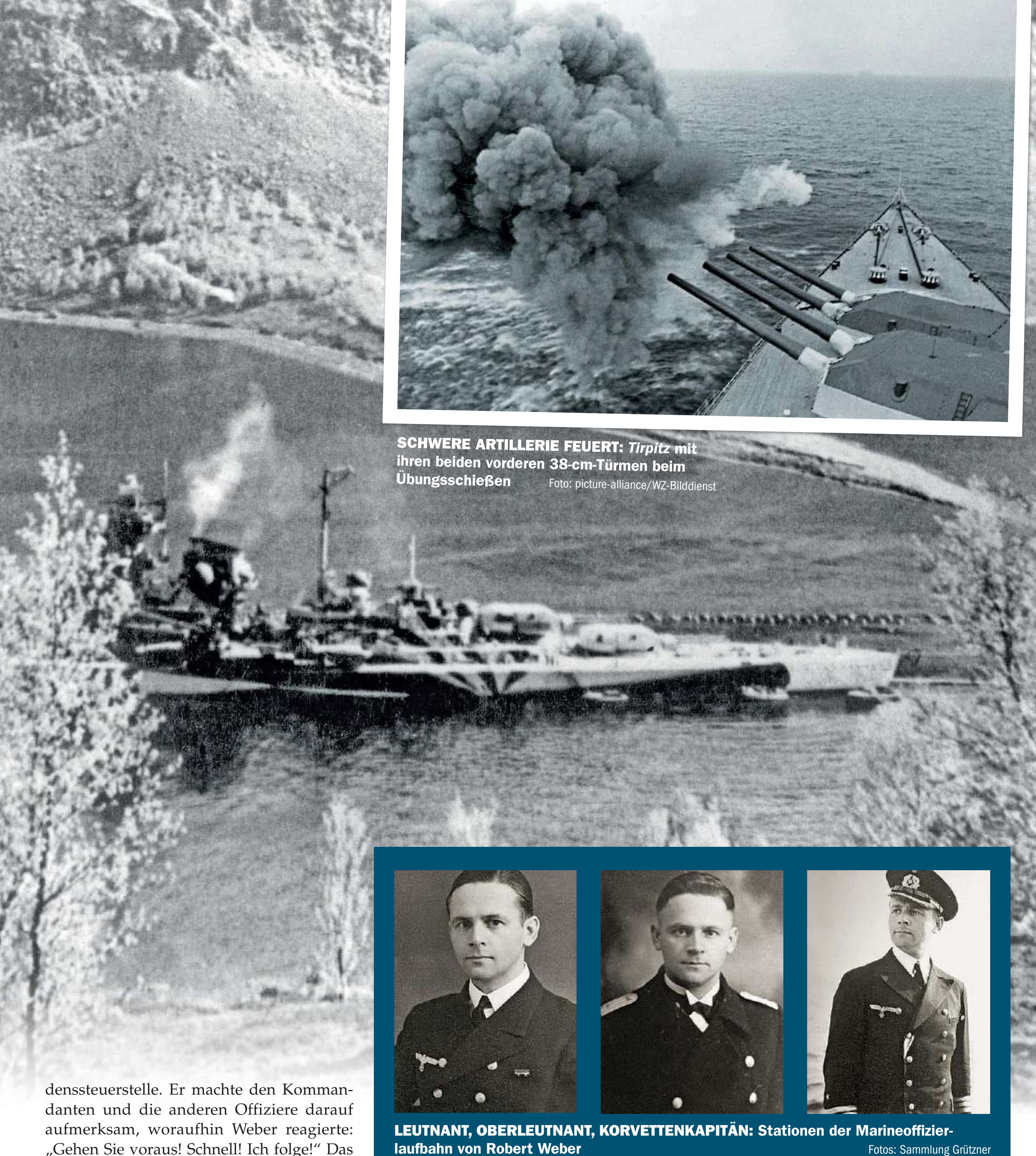
UNSICHERER LIEGEPLATZ: *Tirpitz* im norwegischen Altafjord, wo das Schlachtschiff am Liegeplatz durch vier Grundminen zu je zwei Tonnen Gewicht schwer beschädigt worden war
Foto: Interfoto/Topfoto

Seit September 1944 ankerte vor der Insel Håkøy in der Nähe der norwegischen Stadt Tromsø die „Ensom Dronning“ – die „Einsame Königin“, das deutsche Schlachtschiff *Tirpitz*. Das Schiff war nicht mehr seefähig und sollte als schwimmende Batterie auf dem linken Flügel der Nordfront Verwendung finden.

Am Sonntagmorgen des 12. November 1944 griffen britische Bomber vom Typ Lancaster die *Tirpitz* mit 5,4 Tonnen schweren Bomben an und trafen zweimal direkt. Das Schlachtschiff begann nach Backbord zu kentern. Nachdem die Schlagseite 70 Grad überschritten hatte, gab der erst vor Wochenfrist zum Kommandanten ernannte Weber den Befehl „Alle Mann aus dem Schiff!“ Unmittelbar danach versuchte er selbst mit der Besatzung des vorderen Gefechtskommandostandes, das Schlachtschiff zu verlassen.

Doch das annähernd 40 Zentimeter starke und seit dem Angriff verklemmte Panzerschott an der Steuerbordseite ließ sich wegen des hohen Eigengewichts nicht mehr öffnen. Weber befahl dem II. Navigationsoffizier, Oberleutnant zur See Schmitz, das Schott an der Backbordseite zu öffnen. Doch der Sperrhebel klemmte ebenfalls. Die Schlagseite war schon zu groß.

Auch hier war kein Entkommen mehr möglich. Schmitz erinnerte sich blitzartig an einen letzten Fluchtweg. Über einen schmalen Niedergang wollte er in den Kartenraum gelangen und von dort in die offene Frie-



SCHWERE ARTILLERIE FEUERT: ***Tirpitz*** **mit ihren beiden vorderen 38-cm-Türmen beim Übungsschießen** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

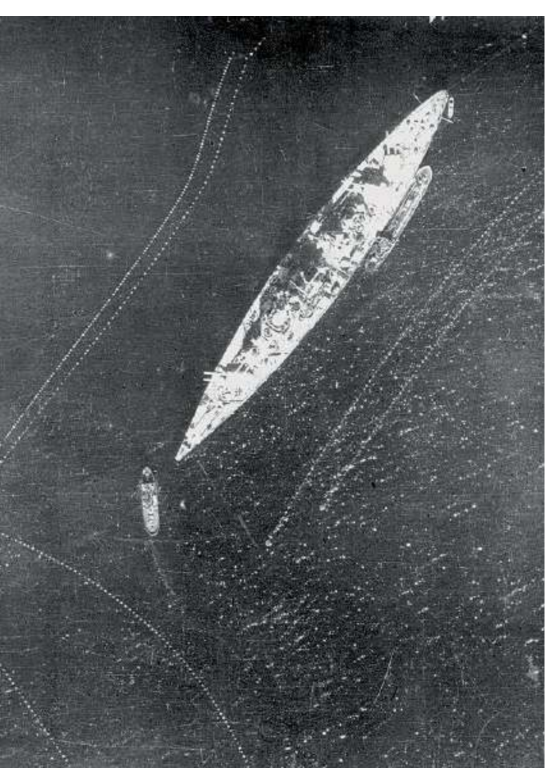
LEUTNANT, OBERLEUTNANT, KORVETTENKAPITÄN: Stationen der Marineoffizierlaufbahn von Robert Weber Fotos: Sammlung Grützner

denssteuerstelle. Er machte den Kommandanten und die anderen Offiziere darauf aufmerksam, woraufhin Weber reagierte: „Gehen Sie voraus! Schnell! Ich folge!“ Das waren die letzten dokumentierten Worte des Kommandanten.

Keine Überlebenschance

Schmitz konnte sich als Einziger aus dem Kommandostand retten. Weber nicht. Wer war der Mann, der eine lehrbuchmäßige Laufbahn in Reichsmarine und Kriegsmarine durchschritten hatte?

Robert Weber kam am 17. Januar 1905 in Schwanheim/Main als Sohn eines evangelischen Pfarrers zur Welt. Nach dem Abitur bewarb er sich in der Reichsmarine als Seeoffizieranwärter, wurde angenommen und nach Wilhelmshaven zur Küstenwehrabteilung kommandiert. Das alte Linienschiff *Braunschweig*, das 1932 gekenterte Segelschulschiff *Niobe* und der Kleine Kreuzer *Berlin* waren seine ersten Ausbildungsabschnitte, bevor er nach den obligatorischen Lehrgängen an der Marineschule Mürwik Anfang Januar 1928 an Bord des alten Linienschiffes *Elsaß* versetzt und am 1. Oktober



PRÄSENZ UND ABSCHRECKUNG: *Tirpitz* im Narvik-Bogen im Juli 1942; gut zu erkennen sind die Netzsperren Foto: Interfoto/Topfoto

zum Leutnant zur See befördert wurde. Die I. Marineartillerieabteilung, das Torpedoboot T 158 und eine Lehrtätigkeit an der Schiffsartillerie-Schule in Kiel-Wik waren seine nächsten Stationen.

Dann folgte wiederum ein Bordkommando auf einem Kreuzer, der *Königsberg*, Flaggschiff des Befehlshabers der Aufklärungsstreitkräfte (BdA). Im Februar 1936 wechselte das Schiff, auf dem Weber Wach- und Artillerieoffizier war, zur Artillerieinspektion und kam dort bei der Schiffsartillerie-Schule als Schulkreuzer zum Einsatz. Im Spanischen Bürgerkrieg ankerte die *Königsberg* in den spanischen Häfen El Ferrol, Cadiz, Tanger und Melilla und kehrte am 15. Januar 1937 nach Kiel zurück.

Danach übernahm Korvettenkapitän Weber die Funktion des I. Artillerieoffiziers auf dem erst vor Kurzem umbenannten Schweren Kreuzer *Lützow* (vormals Panzerschiff *Deutschland*). An Bord war Weber Herr über zwei Drillingstürme mit insgesamt sechs 28-cm-Geschützen, acht 15-cm-Geschützen in Einzellafetten sowie zahlreichen Flugabwehrwaffen.

Bewährung im Einsatz

Eine einzelne 28-cm-Granate wog ungefähr 300 Kilogramm. Bei einer Vollsalve mit sechs Rohren wurden somit 1,8 Tonnen Stahl auf den Gegner abgefeuert. Als I. Artillerieoffizier war er verantwortlich für die Kriegsbereitschaft der gesamten Artilleriewaffen und die Ausbildung der Männer an selbigen. Außerdem musste er laufend über den Stand der Munitionsräume unterrichtet sein. Ihm unterstellt waren alle weiteren Artillerieoffiziere, die artillerietechnischen Offiziere und die Entfernungsmessoffiziere mit ihrem gesamten Personal.

Korvettenkapitän Robert Weber hatte seine erste Bewährungsprobe im Krieg im Rahmen des Unternehmens „Weserübung" (die Besetzung Dänemarks und Norwegens). Der Schwere Kreuzer *Lützow* war der Kriegsschiffgruppe 5 zugeteilt, die die Besetzung der norwegischen Hauptstadt Oslo zum Ziel hatte. Das Führungsschiff, der Schwere Kreuzer *Blücher,* sank am 9. April 1940 in der Dröbakenge nach norwegischen Artillerie- und Torpedotreffern. Auch die *Lützow* erhielt drei Artillerietreffer, die die Gefechtsbereitschaft des Schiffes vorübergehend einschränkten. Insgesamt waren sechs Tote und 25 Verwundete zu beklagen.

Während des Unternehmens ließ der Korvettenkapitän zehn Salven mit insgesamt 27 Granaten im 28-cm-Kaliber auf die Festung Oscarsborg und die Batterien in Dröbak abfeuern. *Lützow* lief am 10. April in Oslo ein. Doch schon am Abend desselben Tages wurde das Schiff nach Kiel zurückbeordert. In der folgenden Nacht erhielt der Kreuzer auf der Höhe von Skagen einen Torpedotreffer durch ein britisches U-Boot in sein Achterschiff, das abknickte.

Lützow hatte beide Schrauben und das Ruder verloren, 15 Männer starben. Das Schiff wurde später in Schlepp genommen und erreichte mit etwa 1.300 Tonnen Wasser im Rumpf am 13. April Kiel, um dort in der Werft instand gesetzt zu werden.

Weber diente vom 27. Mai 1940 bis zum 20. Juni desselben Jahres im Stab des Marineartillerieregiments 24. Danach war er bis zum 3. Dezember 1940 I. Admiralstaboffizier beim Marinebefehlshaber Nordfrankreich.



TEILTE DAS SCHICKSAL MIT 970 BESATZUNGSMITGLIEDERN: Kapitän zur See Robert Weber in seiner Kommandantenkammer, wenige Tage vor seinem Tod

Foto: Sammlung Grützner

FLEET IN BEING: Nach dem Seegefecht vor dem Nordkap mit dem Verlust des Schlachtschiffes *Scharnhorst* im Dezember 1943 kam die *Tirpitz* operativ nicht mehr zum Einsatz

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

OPERATION „CATECHISM“: Am 12. November 1944 erhielt die *Tirpitz* zwei direkte Treffer und trug Schäden durch mehrere Naheinschläge von überschweren Bomben davon Foto: SZ-Photo/Scherl

Einen Tag später erhielt er seine Beorderung nach Wilhelmshaven zur Baubelehrung auf das neue Schlachtschiff *Tirpitz*, um später den Posten des I. Artillerieoffiziers zu bekleiden. Am 25. Februar 1941 wurde das neueste und größte deutsche Schlachtschiff bei starkem Schneetreiben durch den Kommandanten, Kapitän zur See Erich Topp, in Wilhelmshaven feierlich in Dienst gestellt.

Robert Weber blieb bis zum 14. November 1943 als I. Artillerieoffizier an Bord. Er nahm bis dahin an allen Operationen des Schiffes teil: der Verlegung nach Trondheim in Norwegen im Januar 1942, dem Angriff Anfang März auf einen alliierten Geleitzug, bei dem es von mehreren britischen Trägertorpedoflugzeugen angegriffen wurde, und dem Einsatz gegen den Geleitzug PQ 17 Anfang Juli des gleichen Jahres.

Über ein Jahr später, am 6. September 1943, lief *Tirpitz* gemeinsam mit dem Schlachtschiff *Scharnhorst* und neun Zerstörern aus, um Spitzbergen anzugreifen. Im Rahmen dieser Unternehmung setzte *Tirpitz* das erste und letzte Mal seine schwere Artillerie (38 Zentimeter) gegen Landziele ein (nie gegen Seeziele). 14 Tage später wurde das Schlachtschiff an seinem Liegeplatz im Altafjord/Nordnorwegen durch vier Grundminen zu je zwei Tonnen Gewicht, gelegt von britischen Kleinst-U-Booten, schwer beschädigt und war für mehrere Monate nicht voll einsatzbereit.

Vermutlich aus diesem Grund wurde Fregattenkapitän Weber am 15. November 1943 als Referent für die Schiffsartillerie zur Inspektion der Marineartillerie abkommandiert.

Ab Januar 1944 war er Admiralstabsoffizier beim Admiral Nordmeer. Am 5. Mai 1944 kehrte er als I. Offizier auf das Schlachtschiff *Tirpitz* zurück. In dieser Funktion war er unter anderem für die Disziplin an Bord verantwortlich und gleichzeitig Stellvertreter des Kommandanten.

Das Schiff war seit April fortlaufend Angriffen von Trägerflugzeugen der Royal Navy ausgesetzt, wobei Bomben es immer wieder trafen. Die Reparaturen waren im Juni abgeschlossen, doch es folgten den gesamten Sommer über weitere Luftangriffe.

Der Untergang

Am 15. September 1944 griffen Lancasters mit ihren Spezialbomben, den sogenannten „Tallboys“, an. Eine Bombe detonierte unmittelbar neben dem Vorschiff und beschädigte die *Tirpitz* so schwer, dass sie nicht mehr seefähig war. Noch im September verholte das Schlachtschiff in die Gewässer um Tromsø, wo Lancaster-Bombern sie am 29. Oktober erneut mit „Tallboys“ angriffen. Dabei erzielten die Briten einen Nahtreffer, der die Außenhaut aufriss.

Tirpitz war danach nur noch eine stationäre „schwimmende Batterie“, eine Reparatur der erlittenen Schäden kam nicht mehr in Betracht. Aus diesem Grund gab die Schiffsführung überflüssiges Material von Bord. Von der Besatzung stieg vorwiegend schiffstechnisches Personal aus. Ab dem 2. November füllte man den Untergrund mit Schutt auf, um ein Kentern des Schiffes zu verhindern. Die Idee war, dass *Tirpitz* bei Treffern tiefer in den Grund des Fjords einsinken, aber nicht versinken würde.

Am 4. November 1944 verließ Kapitän zur See Wolf Junge die *Tirpitz* und übergab das Kommando an seinen bisherigen I. Offizier Kapitän zur See Weber (seit dem 1. Oktober). Am 12. November 1944 kenterte das größte deutsche Schlachtschiff (Operation „Catechism“) nach zwei direkten Treffern und mehreren Naheinschlägen von Bomben, geworfen von Avro Lancasters der 9. und 617. Staffel unter Führung von Wing Commander James Brian Tait. Auf der *Tirpitz* fanden 971 Besatzungsangehörige den Tod. 806 konnte man retten, weitere 82 nach dem Kentern aus dem Schiff abbergen. Unter den zwölf deutschen Schlachtschiff-Kommandanten nahm Weber insofern eine Sonderstellung ein, als er der zuletzt Geborene und bei der Kommandoübernahme mit 39 Jahren auch der jüngste Offizier war. Seine Gattin vermutete noch über 50 Jahre nach seinem Tod, dass Weber die Versenkung seines Schiffes nicht hatte überleben wollen. ⚓

MAHNUNG AN DIE LEBENDEN: Das Wrack der gekenterten *Tirpitz*. In der Nähe des alten Ankerplatzes in Kåfjord am Altafjord befindet sich ein kleines *Tirpitz*-Museum (www.tirpitz-museum.no) Foto: picture-alliance/Hinrich Baesemann



Bilanz 2019: Seenotretter für fast 3.400 Menschen im Einsatz

Die Besten

Neue DGzRS-Bo(o)tschafterin ist Moderatorin und Reporterin Anke Harnack +++ Taufen und Indienststellungen +++ Seenotrettungskreuzer *Hamburg* wird vor Elbphilharmonie getauft

Auf Nord- und Ostsee sind die Seenotretter im Jahr 2019 insgesamt 2.140 Mal im Einsatz gewesen. Die Besatzungen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) haben dabei fast 3.400 Menschen Hilfe geleistet. Allein mehr als 350 von ihnen hat man aus Seenot gerettet oder von Gefahr befreit. Seit Gründung der DGzRS vor 155 Jahren zählt die Statistik der Seenotretter mehr als 85.000 Gerettete. Die Modernisierung der Rettungsflotte schreitet voran. In diesem Jahr wird nach 35 Jahren wieder ein Seenotrettungskreuzer auf den Namen *Hamburg* getauft. Er ist für die Station Borkum vorgesehen.

Neue Seenotretter-Bo(o)tschafterin ist die Frau, die Ende März 2019 die künftige *Hamburg* auf Kiel gelegt hat: die beliebte Moderatorin und Reporterin Anke Harnack. Die Rüganerin ist einem breiten Publikum aus dem NDR-Hörfunk und -Fernsehen bekannt. „In Hamburg fühle ich mich sehr wohl. Jetzt kann ich aktiv mithelfen, dass eine neue Rettungseinheit den Namen der Stadt tragen wird. Das ist eine tolle Aufgabe, an der sich Hamburger und Hamburg-Freunde sicher sehr gern beteiligen. Ich freue mich sehr, dass ich in dem Jahr, in dem die *Hamburg* getauft wird, DGzRS-Bo(o)tschafterin sein darf.“

Öffentlichkeitsarbeit

Harnack übernahm das „Ruder“ am Dienstag, dem 14. Januar 2020, auf der Nordsee an Bord der *Hermann Marwede*, des größten Seenotrettungskreuzers der DGzRS, von ihrem Vorgänger, dem Surfprofi Bernd Flessner. Der 16-fache Deutsche Meister im Windsurfen unterstützte das #TeamSeenotretter im vergangenen Jahr bei vielen öffentlichen Terminen. „Ich weiß, wie es ist, bei Sturm zu surfen. Aber mit einem Seenotrettungskreuzer bei jedem Wetter, bei Nacht oder im Nebel auszulaufen, um andere zu retten, ist eine ganz andere Nummer. Vor diesem freiwilligen Einsatz habe ich größten Respekt“, sagt Bernd Flessner.



SO GEHT'S: DGzRS-Boot *Peter Habig* führt an der Küste von Wilhelmshaven bei einer Übung Rettungsmaßnahmen vor
Foto: picture-alliance/Mohssen Assanimoghaddam/dpa



BO(O)T-SCHAFTER-WECHSEL IM #TeamSeenot-retter: **Windsurf-Profi Bernd Flessner übergibt an Bord der *Hermann Marwede* das Steuerruder symbolisch an seine Nachfolgerin Anke Harnack. Die beliebte Reporterin und Moderatorin übernimmt das Ehrenamt für das Jahr 2020**

Foto: Die Seenotretter/DGzRS/Jörg Sarbach

An Bord der *Hermann Marwede* gab die neue Bo(o)tschafterin Anke Harnack die Einsatzzahlen für das Jahr 2019 bekannt. Die rund 60 Seenotrettungskreuzer und -boote waren auf Nord- und Ostsee 2.140 Mal im Einsatz. Dabei hatten sie 3.396 Menschen Hilfe geleistet. Allein 81 Menschen wurden aus Seenot gerettet und 270 weitere aus Gefahr befreit.

Anke Harnack ist bereits die 21. Prominente, die das Bo(o)tschafter-Ehrenamt der Seenotretter übernimmt. Die Reihe begann im Jahr 2000 mit Liedermacher Reinhard Mey.

Große Aufgaben

Durchschnittlich 30 Jahre sind die Rettungseinheiten der DGzRS im harten Einsatz auf Nord- und Ostsee. Rein rechnerisch ergibt sich daraus der Bedarf, jährlich durchschnittlich zwei neue in Dienst zu stellen. Nach der Wiedervereinigung 1990 standen die Seenotretter vor einer historischen Aufgabe: Es galt, die veraltete Technik in Mecklenburg-Vorpommern schnell zu modernisieren. Dies gelang innerhalb von nur vier Jahren, nicht zuletzt dank großartiger Unterstützung der treuen Förderer der Seenotretter.

„Zweckgebundene Erbschaften haben uns in die Lage versetzt, für einige dieser Boote schon jetzt moderne Nachfolger zu bauen. Viele tragen die Namen ihrer Spender", erläutert DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler. 2020 erhalten die Freiwilligenstationen Puttgarden, Norddeich und Travemünde weitere neue 10,1-Meter-Seenotrettungsboote in bewährter Aluminiumbauweise. Mehr als 30 Einheiten dieser Klasse sind dann im Einsatz. Die dritte Einheit einer neuen 8,9-Meter-Klasse soll 2020 auf der östlichsten DGzRS-Station Ueckermünde ihren Dienst antreten. Das aus sehr robustem Polyethylen bestehende Vollkunststoffboot ist sehr flachgehend und bis zu 38 Knoten (zirka 70 km/h) schnell.

Auf Kiel gelegt hat die DGzRS Mitte Dezember 2019 erstmals ein eigenes Trainingsschiff. Das 22 Meter lange Schiff, das 2021 seinen Dienst aufnehmen soll, wird ausdrücklich keine Rettungseinheit, sondern ein konventioneller Verdränger mit Stahlrumpf. Mit ihm trainieren die Seenotretter künftig dezentral auf den Stationen an der Nord- und Ostseeküste. Davon profitieren in erster Linie die mehr als 800 Freiwilligen der DGzRS, aber auch neue Kollegen unter den rund 180 Festangestellten will man mit dieser Einheit für ihre Aufgaben qualifizieren.

Im Bau ist neben der *Hamburg* ferner ein weiterer 28-Meter-Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot, der zum Jahreswechsel 2020/21 auf der Station Grömitz seinen Dienst beginnen wird. Eine dritte Einheit dieser Klasse – das dann insgesamt sechste Schiff der 2015 begonnenen Serie – wurde in Auftrag gegeben.

Die für die westlichste DGzRS-Station bestimmte *Hamburg* wurde am 19. April im Traditionsschiffhafen an der Elbphilharmonie getauft. Damit würdigt die DGzRS die lang-

LEISTUNG IN ZAHLEN

Im Jahr 2019 haben die Besatzungen der rund 60 Seenotrettungskreuzer und -boote auf Nord- und Ostsee bei insgesamt 2.140 Einsätzen (2018: 2.156 Einsätze) 3.396 Menschen Hilfe geleistet.

- 81 (38) Menschen aus Seenot gerettet
- 270 (318) Menschen aus drohender Gefahr befreit
- 373 (369) Mal erkrankte oder verletzte Menschen von Seeschiffen, Inseln oder Halligen zum Festland transportiert
- 54 (56) Schiffe und Boote vor dem Totalverlust bewahrt
- 1.014 (1.012) Hilfeleistungen für Wasserfahrzeuge aller Art erbracht
- 606 (613) Einsatzanläufe und Sicherungsfahrten absolviert



GANZE LEISTUNG: Seit Gründung der DGzRS vor 155 Jahren hat die Organisation mehr als 85.000 Menschen gerettet Foto: picture-alliance/Imagebroker

AN WELCHEN KÜSTEN?

Niedersächsische Nordseeküste
Die Besatzungen der an der niedersächsischen Küste stationierten Seenotrettungskreuzer und -boote haben bei 649 (629) Einsätzen 893 Menschen geholfen. Davon wurden 26 (7) Menschen aus Seenot gerettet und 76 (46) weitere aus Gefahrensituationen befreit.

Schleswig-holsteinische Nordseeküste
Die Seenotretter der Stationen an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste waren 212 (227) Mal im Einsatz und halfen 320 Menschen. Davon wurden 3 (9) Menschen aus Seenot gerettet und 33 (9) weitere aus Gefahrensituationen befreit.

Schleswig-holsteinische Ostseeküste
An der Ostseeküste Schleswig-Holsteins waren die Seenotretter 756 (749) Mal im Einsatz für 1.118 Menschen. Sie retteten 29 (18) Menschen aus Seenot und befreiten weitere 59 (123) aus Gefahrensituationen.

Mecklenburg-vorpommerische Ostseeküste
In Mecklenburg-Vorpommern waren die Seenotretter zu 523 (551) Einsatzfahrten für 1.065 Menschen unterwegs. Sie retteten 23 (4) Menschen aus Seenot und befreiten weitere 102 (140) aus Gefahrensituationen.

INDIENSTSTELLUNGEN 2019

Seenotrettungsboot *Gerhard Elsner* /Station Schilksee (10,1 Meter)
Seenotrettungsboot *Peter Habig* /Station Wilhelmshaven (10,1 Meter)
Seenotrettungsboot *Manfred Hessdörfer* /Station Breege (8,9 Meter)
Seenotrettungsboot *Wolfgang Paul Lorenz* /Station Horumersiel (10,1 Meter)

jährige Verbundenheit der Hamburger mit den Seenotrettern. Rund 20.000 Hamburger unterstützen die DGzRS mit regelmäßigen Spenden, und knapp 900 Sammelschiffchen haben ihren „Liegeplatz“ in der Hansestadt an der Elbe.

„Viele Schiffe, die von und nach Hamburg unterwegs sind, kommen vor unserer Insel Borkum vorbei, einige werden auch auf unsere Hilfe angewiesen sein. Wir freuen uns auf unseren neuen Seenotrettungskreuzer mit dem besonderen Namen *Hamburg*“, sagt Michael Haack, 2. Vormann der Station Borkum. Bewusst macht die DGzRS eine Ausnahme von ihrer traditionellen Regel, den Namen nicht vor der Taufe zu verraten: Alle Einwohner, aber auch alle Liebhaber Hamburgs sind dazu aufgerufen, sich am „Spendemanöver: Hamburg wird Seenotretter!“ zu beteiligen. Das geht am einfachsten über die Aktionswebsite www.spendemanöver.de. Auf dieser können sich voraussichtlich auch alle Freunde und Förderer der Seenotretter registrieren, um mitzubestimmen, wie das Tochterboot der *Hamburg* heißen soll. Den Namen will man in einem Wettbewerb unter den Hamburger Stadtteilen ermitteln.

Hilfe mit Sicherheits-App

Der beste Einsatz ist der, den die Seenotretter erst gar nicht zu fahren brauchen. Unter dem Präventionsmotto „Sicher auf See“ wendet sich die DGzRS verstärkt an Wassersportler – gleichermaßen an Segler, Motorbootfahrer, aber auch Trendsportler. Die kostenlose Sicherheits-App SafeTrx der Seenotretter haben Nutzer seit ihrer Einführung vor drei Jahren insgesamt mehr als 20.000 Mal aus dem Apple AppStore und dem Google PlayStore heruntergeladen.

SafeTrx zeichnet über das Mobiltelefon die Route des Wassersportlers auf und ermöglicht der Seenotleitung Bremen der DGzRS im Notfall den direkten Zugriff auf den aktuellen Standort. Mithilfe der App konnten bereits aufwendige Rettungsaktionen vermieden werden. Alle Präventionsinformationen haben die Seenotretter auf ihrer speziellen Internetseite www.sicher-auf-see.de zusammengestellt.

Spendern, Freunden und allen Interessierten bieten die Seenotretter die Gelegenheit, sich vor Ort ein Bild von der Einsatzbereitschaft der Besatzungen und der Leistungsfähigkeit der Rettungseinheiten zu machen. Der von der DGzRS ins Leben gerufene Tag der Seenotretter findet in diesem Jahr am Sonntag, dem 26. Juli, auf vielen Stationen an Nord- und Ostsee statt.

In zahlreichen Fällen griffen die Seenotretter frühzeitig ein und begrenzten so Schäden bereits im Vorfeld. Zudem gingen sie 2.712 Mal in ihren Revieren zwischen Borkum im Westen und Ueckermünde im Osten auf Kontrollfahrt. Darüber hinaus war die Seenotleitung Bremen (Maritime Rescue Coordination Centre, MRCC Bremen) in 209 Seenotfällen international im Interesse der deutschen Schifffahrt unterstützend oder initiativ tätig.

Seit ihrer Gründung am 29. Mai 1865 hat die DGzRS bis Ende 2019 insgesamt 85.234 Menschen aus Seenot gerettet oder aus Gefahrensituationen auf See befreit. ⚓



EIN STÜCK DEUTSCHE MARINEGESCHICHTE: Minensucher *Kalev* ist die 1995 außer Dienst gestellte *Minerva (M 2663)* der Deutschen Marine

FRÜHNEUZEITLICH: Das Maasilinn-Schiff aus dem 16. Jahrhundert hat man 1987 auf der Insel Ösel geborgen

ZWEIMAL ESTNISCH: Die *Lembit* gehörte seit 1937 der estnischen, von 1940 bis 1979 der sowjetischen und dann wieder der estnischen Marine

Unbedingt einen Besuch wert!

Seefahrtsmuseum Tallinn

Raritäten in einem Wasserflugzeughangar

Die estnische Hauptstadt Tallinn gilt wegen ihrer nahezu vollständig erhaltenen mittelalterlichen Altstadt als einer der reizvollsten Orte im gesamten Ostseeraum. Zu ihren Sehenswürdigkeiten zählt aber auch ein Betongebäude aus dem 20. Jahrhundert: der Wasserflugzeughangar am Hafen aus der Endphase des russischen Zarenreiches mitsamt seinem Inhalt.

Seine dicken Betonschalen überspannen eine Grundfläche von 36,4 x 116 Metern, was zum Zeitraum seines Baus in den Jahren 1916 bis 1917 sensationell war. 1918 von deutschen Truppen besetzt, bildete das Gebäude mit der anschließenden Wasserfläche ab 1919 die Seeflugbasis der estnischen Luftwaffe. Noch in den 1950er-Jahren starteten hier regelmäßig Flugboote der sowjetischen Streitkräfte zu Überwachungs- und Kurierflügen. Nach einer längeren Phase der Nutzung als Lagerraum und einem fortschreitenden Verfall eröffnete in dem Gebäude nach zweijähriger Restaurierungsphase im Jahre 2012 eine Abteilung des estnischen Seefahrtsmuseums.

Dessen Großexponate, ein halbes Dutzend Schiffe einschließlich des 75,40 Meter langen Dampfeisbrechers *Suur Tõll*, der 1914 in Stettin vom Stapel lief, würden den in der Halle verfügbaren Platz allerdings sprengen. Sie präsentieren sich der Öffentlichkeit deshalb auf dem Außengelände des ehemaligen Wasserflugzeug-Hafens. Das U-Boot *Lembit* hingegen bildet den Kern der Sammlung im Hangar.

Der Besucher wird so in die dreidimensional gestaltete Ausstellung hineingeführt, dass er sich beim Betreten derselben auf der Ebene einer imaginären Wasseroberfläche und damit der Wasserlinie der *Lembit* befindet. Von hier aus kann er direkt auf und in das 1935/36 in Großbritannien für die estnische Marine gebaute Boot steigen. Oder er geht auf den Meeresgrund darstellenden Hallenboden hinab, um den Rumpf des U-Bootes und die restaurierten Teile des Maasilinn-Schiffes zu betrachten, das im 16. Jahrhundert auf der Insel Ösel gebaut wurde und heute das älteste Zeugnis estnischer Schiffbaukunst ist.

Die Dauerausstellung informiert in Estnisch, Englisch und Russisch über einen großen Teil der regionalen Seefahrtsgeschichte. Die Palette reicht von der Sportschifffahrt über das Seezeichenwesen bis zur Marine, wobei diverse Sonderausstellungen weit über diesen Rahmen hinausführen. Der Nachbau eines Seeflugzeuges vom Typ Short 184, wie er hier nach dem Ersten Weltkrieg stationiert war, erinnert an den ursprünglichen Zweck des Hangars, der schon aufgrund seiner eigenen Geschichte den perfekten Rahmen für ein gekonnt in Szene gesetztes, maritim-museales Erlebnis bildet, dessen halbdunkler, blau illuminierter Raum lediglich den passionierten Fotografen vor unerwartete Herausforderungen stellt. *Detlef Ollesch* ⚓

INFO

Anschrift
Lennusadam
Vesilennuki 1
10415 Tallinn
Tel. +372 6 200550
www.meremuuseum.ee/lennusadam
booking@meremuuseum.ee

Öffnungszeiten
Okt.–April: Di–So von 10–18 Uhr
Mai–Sept.: Mo–So von 10–19 Uhr
An nationalen Feiertagen
Sonderöffnungszeiten (siehe Webseite)

Alle Fotos: Detlef Ollesch

Bilderrätsel

Erkennen Sie das Schiff?

❶

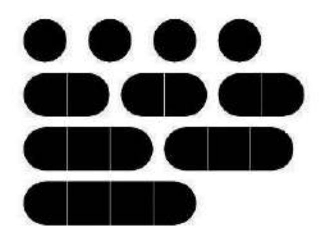
❷

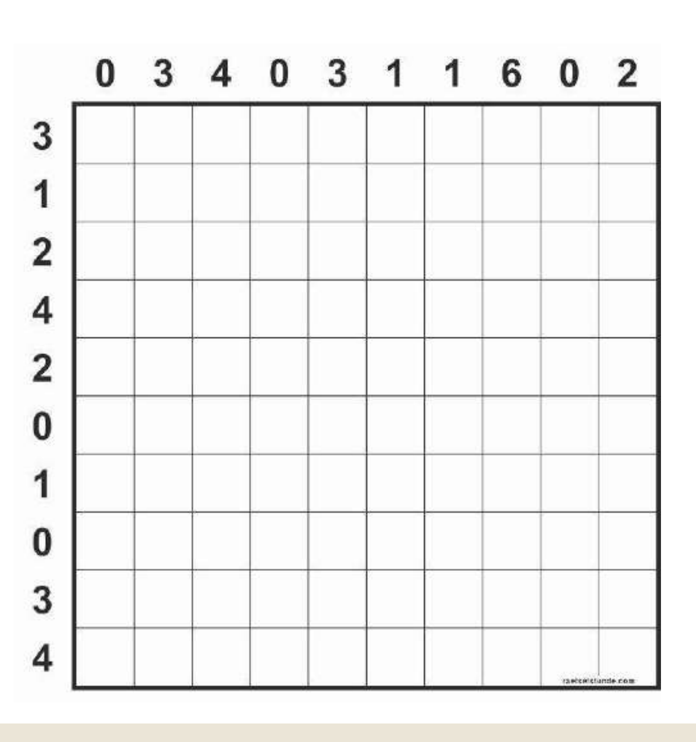
❸

❹

Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.





Lösungen:

Bilderrätsel

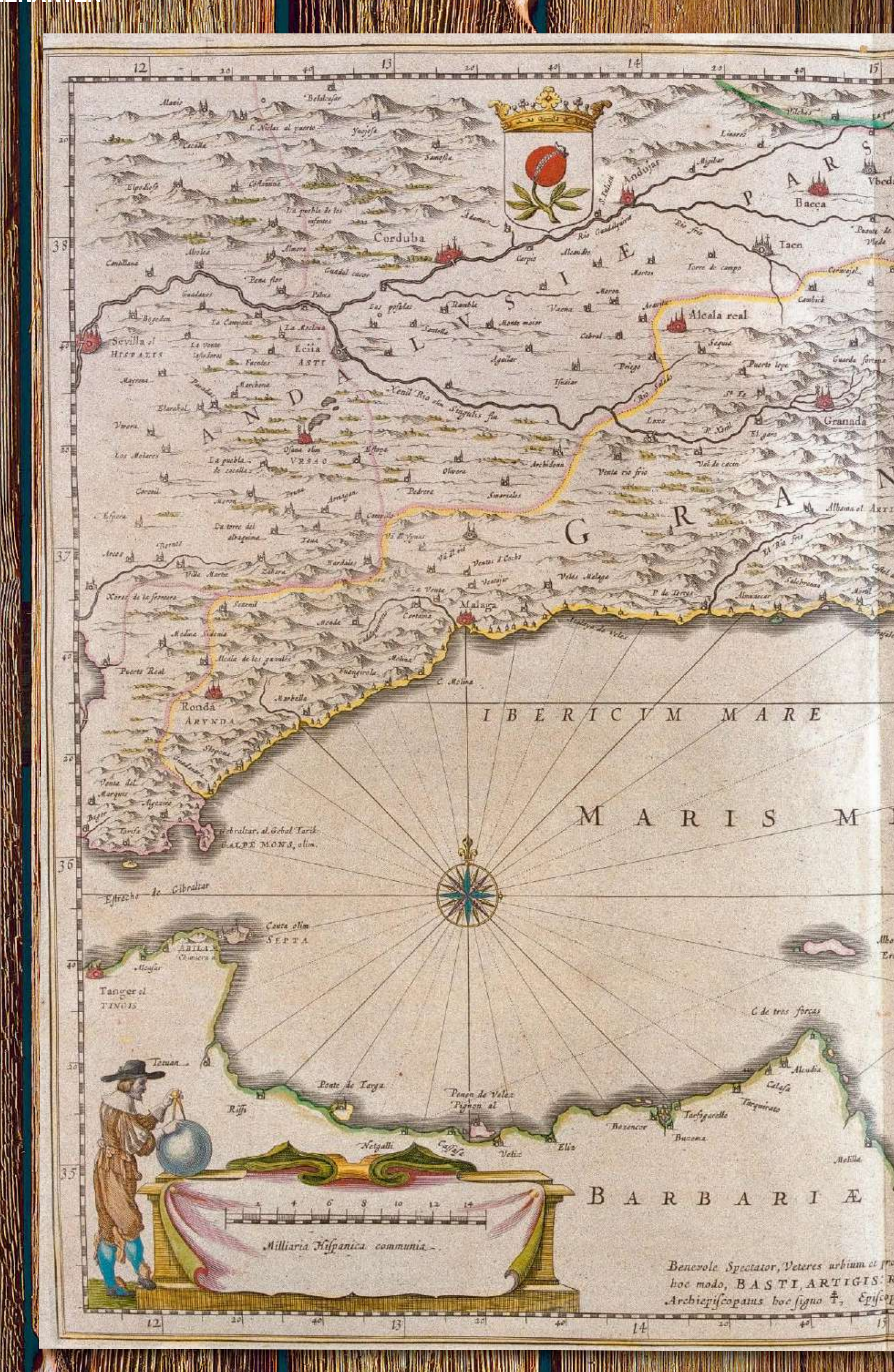
1 Römisches Getreideschiff (um 250 v. Chr.)

2 Seebäderschiff *Helgoland* (Deutschland, gebaut 1939)

3 Kanonenboot *Ermanno Carlotto* (Italien, Stapellauf 1918)

4 *HMS Endeavour* (Großbritannien, Stapellauf 1764)

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)



Corduba
Andujar
Bacca
Iaen
Alcala real
Sevilla ol HISPALIS
Ecija ASTI
Granada
Malaga
Ronda ARVNDA
Gibraltar, al. Gebel Tarik CALPE MONS, olim.
IBERICVM MARE
MARIS M
Estrecho de Gibraltar
Ceuta olim SEPTA
ABILA
Tanger ol TINGIS
Tetuan
C de tres forcas
BARBARIÆ
Milliaria Hispanica communia
2 4 6 8 10 12 14
Benevole Spectator, Veteres urbium et
hoc modo, BASTI, ARTIGIS
Archiepiscopatus hoc signo
12
13
14
36
37
38
35



Maß aller Dinge

Der *Große Atlas*, aus dem diese Seite stammt, zählt zu den wichtigsten Atlanten des 17. Jahrhunderts und war sowohl der teuerste als auch der umfangreichste. Angelehnt an *Theatrum orbis terrarum* aus dem 16. Jahrhundert, nannte sich diese zweibändige Zusammenstellung mit vollem Titel *Theatrum orbis terrarum sive Atlas novus* und blieb über 100 Jahre der bestimmende Weltatlas. *AK*

Foto: interfoto/Luigino Visconti

SMS Bayern – Großlinienschiff der Kaiserlichen Marine

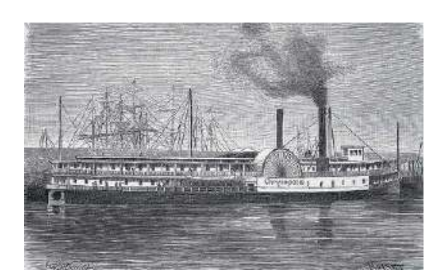


Stärkstes Kaliber: Die *Bayern* mit ihrer Hauptartillerie von acht 38-cm-Geschützen kam in der zweiten Hälfte des Ersten Weltkrieges zum Einsatz: beim ersten Flottenvorstoß in der Nordsee nach der Skagerrak-Schlacht und bei der Operation gegen die Baltischen Inseln 1917. Auch an dem letzten Unternehmen im Oktober 1918 sollte das Großlinienschiff teilnehmen, das aber nicht mehr stattfand. Das erste Linienschiff der Kaiserlichen Marine, das bereits im Bau mit einem Dreibeinmast ausgerüstet wurde, sank in Scapa Flow 1919. Entstehung, Technik und Einsätze der *Bayern* sind Titelthema der nächsten Ausgabe.

Unternehmen „Seelöwe“

Invasion Englands: Vor 80 Jahren traf die Kriegsmarine Vorbereitungen für eine Landung, deren Erfolg die Seekriegsleitung von vornherein zweifelte.





Revolution auf See

Epochale Wechsel: Vom Segel zum Dampf und vom Schaufelrad zur Schraube – ein Blick auf den Schiffsantrieb im Wandel der Zeit.

Der Erfolgreichste

Unerreicht: Als U-Boot-Kommandant im Ersten Weltkrieg versenkte Arnauld de la Perière 194 Schiffe und ist damit in der Seekriegsgeschichte einzigartig.



Auflösung des Rätsels

	3	0	1	4	3	2	3	2	2	0
2					■		■			
1	■									
5	■			■		■	■	■		
1				■						
1	■									
3			■	■	■					
2								■	■	
0										
4				■	■	■	■			
1									■	

AUSSERDEM:

Kreta 1944 Das letzte Großgeleit

Yi Sun-sin Ein Admiral und seine Schildkrötenschiffe

Brisante Ladung Wrack der *Erna Gaulke* vor Fehmarn

Die nächste Ausgabe von  **erscheint am 22. Juni 2020**

Fotos: picture-alliance/Sunny Celeste/WZ-Bilddienst (2), Sammlung Klewitz

SCHIFF Classic
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben
Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805.32 16 17*
oder +49 (0) 8105.38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805.32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 14,20 (CH)
(bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)
Jahresabonnement (8 Hefte) € 67,20 inkl. MwSt.,
im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Der aktuellen Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: www.mykiosk.com

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 39 | 4/2020 | Mai | 8. Jahrgang
Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 114 | 48. Jahrgang
Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Hamburg, Potsdam)
Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn)
Rainer Schubert (Journalist, Berlin)
Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d. R., Weyhe)
Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R., Eckernförde, Laboe)

Chef vom Dienst/Herstellung Dipl. Ing. (FH) Christian Ullrich

Layout Ralf Puschmann, Tino Pinkert

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München, www.geramond.de

Geschäftsführung Henry Allgaier, Claus W. Küster

Gesamtanzeigenleitung Bernhard Willer

Mediaberatung Armin Reindl, armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition Rudolf Schuster,
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2020

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Walstead Central Europe, Poland

ISSN 2196-7490

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches“ können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in SCHIFF *Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die militärhistorische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar! Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.



Modellbau 2020

Neuheiten vom Besten

Jetboot 1:15

Jetboot Rescue KJ20
GFK-Bausatz mit zwei Jetantrieben
Länge 610 mm
Bestell-Nr. 26330

www.krick-modell.de

Sao Miguel 1:54

Atlantische Karacke
Länge 843 mm
Bestell-Nr. 21721

Schlachtschiff Bismarck 1:200

Laserbaukasten kompl. mit allen Beschlagteilen, Länge 1250 mm
Bestell-Nr. 25076





Modellbau vom Besten

Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr. 1 · 75438 Knittlingen

Fordern Sie den aktuellen **krick**-Hauptkatalog mit Neuheiten 2020 gegen € 10,- Schein (Europa € 20,-) oder die Neuheiten gegen Einsendung von Briefmarken im Wert von € 1,55 Porto (Europa € 3,70) an, oder holen Sie diese bei Ihrem Fachhändler.